COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

DU

CANADA

QUATRIÈME SESSION—NEUVIÈME PARLEMENT

---

4 EDOUARD VII, 1904

VOL. LXV

COMPRENANT DEPUIS LE VINGT-SIXIÈME JOUR D'AVRIL JUSQU'AU TRENTE-UNIÈME JOUR DE MAI INCLUSIVEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1904

ERRATA.

VOL. II

Colonne 2021 : Lire " bill (n° 38) " au lieu de " bill (n° 78) ".

Colonne 2168 : Lire " EN COMITE ET TROISIEME LECTURE " au-dessous du titre suivant " BILLS D'INTERET PRIVE ".

Colonne 2387 : Lire " bill (n° 46)—M. Calvert " au lieu de " bill (n° 57)—M. Galliher ".

Colonne 2395 : Lire sous le titre de " CHIEN DE MER " : " Interpellation par M. Kaulbach " et " Réponse par l'honorable M. Hyman ".

Colonne 2708 : Lire sous le titre de " Première lecture ", " Bill (n° 89)—M. Geoffrion ".

Colonne 2713 : Lire après " canadienne " dans le petit texte, sous le titre de " Prime sur le plomb " ; " extrait et livré à une fonderie en Canada, le ou après le 1er juillet 1903 ".

Colonne 3259 : Lire, sous le titre de " COMPAGNIE D'ASSURANCE D'OTTAWA CONTRE L'INCENDIE " : M. ROSAMOND : Je propose :

Colonne 3461 : Lire avant " M. JAMES CLANCY " : " Rejet de l'amendement Richardson sur même division."

Colonne 3753 : Lire A. B. INGRAM (Elgin-est) au lieu de H. B. HYMAN.

Colonne 3799 : Lire dans le petit texte, sous le nom de M. BARKER, " le 26 mai au soir, (page 3669 du revisé) ", au lieu de " le 27 mai au soir."

Colonne 3919 : Lire, sous le titre de " PRIME SUR LE PLOMB ", et immédiatement avant le nom de Sir RICHARD CARTWRIGHT : Qu'il est expédient de prescrire que la prime autorisée par le chapitre 31 des Statuts de 1903, pourra être payée sur le minerai plombifère, de provenance canadienne et livré à une fonderie en Canada le ou après le 1er juillet 1903.

Débats des Communes

QUATRIÈME SESSION—NEUVIÈME PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, le 26 avril 1904.

La séance s'ouvre à trois heures.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 77) relatif à la Compagnie du chemin de fer électrique de Hamilton à Grimsby et à Beamsville.—M. German.

Bill (n° 38) relatif à la Compagnie du chemin de fer de la rivière Ottawa.—M. Ethier.

Bill (n° 79) relatif au titre d'institution de la Compagnie d'amélioration de la rivière Thompson.—M. Morrison.

Bill (n° 80) relatif à la Compagnie des houillères de l'Ouest canadien, (à responsabilité, limitée.)—M. Oliver.

Bill (n° 81) relatif au titre d'institution de la Compagnie canadienne de force motrice et de traction.—M. Champagne.

Bill (no 82) relatif à la Compagnie du chemin de fer terminus d'Essex.—M. Cowan.

Bill (n° 83) relatif à la Compagnie du chemin de fer de Népigon.—M. McCool.

PROCEDURE—LOI RELATIVE AU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je propose :

Que le bill (n° 72) tendant à modifier la loi relative au chemin de fer national transcontinental, vienne en délibération avant toutes les autres mesures inscrites au feuilleton, le lundi, le mercredi et le jeudi, à la suite des interpellations posées par les députés, et cela jusqu'à ce que cette mesure ait été délibérée en épreuve définitive.

M. R. L. BORDEN : Est-ce que cela nous met en lieu de présenter des motions ?

Sir WILFRID LAURIER : Non.

M. R. L. BORDEN : Est-ce qu'il n'importerait pas de mettre les députés en lieu de présenter des motions, au moins un jour de la semaine ?

Sir WILFRID LAURIER : J'aurais espéré que l'honorable député (M. R. Borden) aurait été en mesure de saisir cette occasion lundi prochain.

M. R. L. BORDEN : Je nourris aussi le même espoir, mais il faut bien parer à toutes les éventualités.

Sir WILFRID LAURIER : Si la délibération du bill n'est pas terminée, vers la fin de la semaine, alors, de concert avec le chef de l'opposition, je pourrai prendre les mesures voulues pour la délibération des motions inscrites au feuilleton.

M. R. L. BORDEN : Avec cette entente, je ne m'oppose nullement à l'adoption de la motion.

On adopte la motion.

RAPPORTS DEMANDES.

M. URIAH WILSON (Lennox) : Avant l'appel de l'ordre du jour, je voudrais savoir du ministre des Postes quand il fera le dépôt du rapport relatif à la démission du directeur de la poste à Wilson, comté de Lennox, rapport dont le dépôt a été demandé le 17 mars.

Sir WILLIAM MULOCK : J'irai aux renseignements à cet égard et je donnerai une réponse à l'honorable député, demain même.

EXPLICATIONS DE NATURE PERSONNELLE.

M. A. C. BELL (Pictou): Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire signaler à l'attention de la Chambre une question qui m'intéresse personnellement et je citerai à cet égard, un article paru hier même dans le " Globe." Voici cet article :

Il est certaines conventions et certaines convenances, reconnues par la Chambre et qui sont nécessaires à l'expédition de ses affaires, d'une façon digne des pays civilisés. Il existe tant à Ottawa qu'à Toronto un élément qui semble ignorer la chose. Une des questions que les whips règlent de concert, c'est la clôture du débat. Messieurs Calvert et Taylor avaient d'un commun accord, décidé que la clôture aurait lieu mercredi soir. M. Alcorn devait être le dernier orateur de la gauche qui porterait la parole et le premier ministre devait clore le débat. Cependant, M. Bell, le député de Pictou, a préféré ne pas tenir compte de l'arrangement conclu par le whip de son propre parti et acquérir le seul genre de célébrité à laquelle il puisse aspirer.

S'il ne s'agissait que d'une question de nature personnelle, je la passerais peut-être sous silence. A tout événement, l'allusion insolente consignée dans la dernière phrase de cet article ne mérite que le plus absolu mépris. En même temps il convient d'offrir

quelques éclaircissements aux yeux de certains députés. J'avais compris que le député de Prince-Edward (M. Alcorn) devait clore le débat, et dans cette pensée, de concert avec plusieurs députés de la gauche qui devaient prendre part au débat, j'ai consenti à m'abstenir de porter la parole pour le moment. Après que l'honorable député de Prince-Edward eût terminé ses observations, le premier ministre prit la parole. J'ignorais complètement l'existence de pareils arrangements. Le whip de la gauche ne m'en avait rien dit et je pensais qu'il m'était parfaitement loisible de prendre la parole et de donner la réplique au premier ministre. Je ne me sens pas d'humeur, pour le moment, à invoquer d'autres arguments, afin d'innocenter mon attitude, bien que la teneur générale du discours du premier ministre pût m'offrir matière à récrimination ; mais à mon avis, il ne conviendra pas, pour le moment, de soulever un débat à ce sujet. Je me contenterai d'ajouter que lorsque je consentis à m'abstenir de porter la parole, pour le moment, j'étais convaincu que le député de Prince-Edward devait clore le débat, et lorsque plus tard le premier ministre prit la parole, je me crus parfaitement autorisé à lui donner la réplique. Je n'eusse nullement été surpris, si le débat se fût prolongé quelque temps. Je tiens autant que tout autre député à obéir au règlement et à observer les conventions intervenues entre les deux partis. Je regretterais vivement de porter atteinte à la régularité des délibérations. On semble avoir formulé la prétention que le premier ministre serait autorisé, non seulement à donner la réplique, mais à clore le débat. Je ne sais sur quoi s'appuie cette prétention ; mais d'après le paragraphe paru dans le " Globe ", il semblerait que, pour la circonstance, le droit de clore le débat appartenait au premier ministre. C'est là une proposition à laquelle je ne suis pas d'humeur à souscrire. Je proposerai que la Chambre lève sa séance, et cela afin de provoquer les explications qu'on croirait bon de présenter ; car, à mon avis, il importe non seulement de définir clairement la teneur du règlement, mais encore la nature des arrangements auxquels la Chambre est disposée à souscrire et à se conformer. Je regretterais infiniment d'avoir porté atteinte à la procédure et aux règlements de la Chambre. Je propose que la Chambre lève maintenant sa séance.

M. GEORGE TAYLOR (Leeds) : Avant l'adoption de cette motion, il convient sans doute que j'offre quelques éclaircissements à la Chambre. Voilà 20 ans que j'exerce les fonctions de principal whip du parti conservateur, tant au pouvoir que dans l'opposition. J'ai servi sous notre regretté sir John Macdonald, ainsi que sous les ordres de sir John Abbott, de sir Mackenzie-Bowell, de sir Charles Tupper, ainsi que sous la direction de notre éminent chef actuel, M. Borden. J'apprends aujourd'hui pour la première fois qu'il a été porté atteinte à une convention que j'aurais conclue avec le whip du parti libéral. Il n'est guère agréable d'entendre le ministre des Finances et le député d'Annapolis (M. Wade) me reprocher d'avoir violé pareille convention. On le sait, les whips ont mission de conclure certains arrangements, et force leur est bien de tenir des conférences de nature confidentielle. Pendant nombre d'années, le regretté M. Trow a rempli les fonctions de principal whip de l'opposition, et il eut pour successeur le ministre actuel des Travaux publics (M. Sutherland). Je dois ajouter que mes relations avec ce collègue ont toujours été de la nature la plus cordiale, et il en a toujours été ainsi de mes relations avec le principal whip du gouvernement (M. Calvert). Tous ceux qui ont rempli cette charge peuvent l'attester, il est inoui qu'on ait jamais porté atteinte aux conventions ainsi conclues, ni qu'on ait violé le secret de ces conférences. C'est jeudi, le 12 du courant, que cet arrangement est venu pour la première fois sur le tapis, alors que le principal whip du gouvernement me demanda quand devait se faire la clôture du débat, et il s'informa s'il ne serait pas possible de le clore le jeudi ou le vendredi de cette semaine. Je lui répondis que la chose me semblait impossible. Il s'informa du nombre des orateurs de la gauche qui devaient porter la parole et je lui communiquai la liste qu'il examina. Il me déclara que trois orateurs ministériels devaient prendre part au débat et il mentionna le député d'Alberta (M. Oliver), le député de Haldimand (M. Thompson) et le député de Montmagny (M. Lavergne). Il ajouta que le ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) prononcerait peut-être un discours et que le premier ministre désirerait peut-être formuler quelques observations, mais il ajouta qu'il n'avait pas consulté le leader de la Chambre à cet égard. Je lui dis que je discuterais la chose avec mon leader et que nous pourrions en conférer le lendemain. Nous nous rencontrâmes mercredi, et après certains pourparlers, il fut convenu que la clôture du débat aurait lieu le mardi, si la chose était possible ; sinon, qu'elle se ferait le mercredi. Le débat se poursuivit ce jour-là , et le mercredi soir, à la suite de cette convention, le député d'Essex (M. Cowan) proposa l'ajournement du débat, bien que son nom n'eût pas été mentionné au cours de notre conférence et bien que j'ignorasse qu'il dût porter la prole. Eussé-je connu le fait, sachant le nombre des orateurs de la gauche qui devaient porter la parole, je n'aurais pas consenti à ce que le vote fut pris le mercredi.

Le député d'Essex-sud (M. Cowan) proposa l'ajournement du débat, mercredi soir. Le jeudi, à l'appel de l'ordre du jour, il prit la parole et ne termina ses observations qu'à dix heures du soir. Le député de Cornwall (M. Pringle) lui succéda. Le vendredi matin, je déclarai qu'on avait violé la convention, parce qu'un des orateurs qui avait por-

té la parole n'était pas inscrit sur la liste. Le vendredi, devant retourner chez moi, je priai le député de Marquette (M. Roche) le whip oppositionniste du Manitoba, des Territoires du Nord-Ouest et de la Colombie Anglaise, de remplir mes fonctions, le vendredi et le lundi, jusqu'à mon retour. Je lui communiquai la liste des orateurs que voici : pour le jeudi, messieurs Broder, Bennett et Henderson ; pour le vendredi, messieurs Roche (Marquette), Alcorn, Bell, Lavell, Wilmot et Clare ; pour le lundi, messieurs Maclean, Pringle, Lefurgey et Pope ; pour le mardi, messieurs Kemp, Fowler, Hughes (Victoria) et Ball ; pour le mercredi, messieurs Barker et Clarke. Le vendredi, il surgit une question d'ordre secondaire qui absorba l'attention de la Chambre jusqu'à six heures. Dès que je fus de retour et à la suite d'une conversation avec mon collègue M. Roche (Marquette), je me rendis auprès du principal whip du gouvernement, lui déclarant qu'il serait impossible d'aller aux avis, le mercredi. Il ajouta à sa liste le député d'Essex-sud (M. Cowan), le député d'Alberta (M. Oliver), le député de Montmagny (M. Lavergne), le député d'Halifax (M. Roche), ainsi que le député de Guysborough (M. Sinclair) le député de Vancouver (M. Smith) et le député de King I.P.-E. (M. J. J. Hughes). Il ajouta les noms de ces députés aux trois noms qu'il m'avait communiqués, bien que le ministre de la Justice n'eût pas porté la parole. Je lui fis observer qu'il serait impossible de demander les avis de la Chambre le mercredi. Il me répondit qu'il fallait en finir et qu'il se consulterait à ce sujet avec le premier ministre. Le mercredi, il m'informa qu'après avoir conféré de la chose avec le premier ministre, celui-ci tenait à ce que le vote fût émis, le mercredi. Je lui répondis que je consulterais les orateurs du côté de la gauche qui devaient porter la parole et que je rayerais de la liste un aussi grand nombre de noms que possible; que si le premier ministre tenait à clore le débat, nous le ferions à une heure avancée de la nuit. Alors, nous conférâmes ensemble au sujet des orateurs qui devaient porter la parole; il m'informa qu'il fallait clore le débat et nous nous séparâmes. Lorsque le député d'Hamilton (M. Barker), eût porté la parole, nous eûmes une autre conférence. Le député de Winnipeg (M. Puttee) devait succéder au député d'Hamilton. Je demandai au whip de la droite s'il consentirait à se rendre avec moi auprès du député de Winnipeg pour l'engager à s'abstenir de prendre part au débat, et cela, afin que la Chambre pût voter à une heure moins avancée de la nuit. Nous conférâmes de la chose avec le député de Winnipeg, mais cet honorable député ne voulut pas démordre de ses prétentions. Pendant que le député de Winnipeg portait la parole, vous vous en souvenez, M. l'Orateur, vous m'avez mandé près de vous et au cours de la conversation, vous m'avez donner à entendre que s'il était possible d'engager le député de Prince-Edouard (M. Alcorn) à s'abstenir de porter la parole, nous irions aux avis, sans retard. Au cours de cette conversation, le député de Cumberland (M. Logan) se joignit à nous et la discussion roula sur la question de savoir si le vote serait émis, dès que le député de Prince-Edouard aurait terminé ses observations. Je prêtais l'oreille au discours du député de Prince-Edouard (M. Alcorn), lorsque le principal whip de la droite vint me dire que le premier ministre allait adresser à la Chambre quelques courtes observations. Je m'abstins de faire aucune remarque dans un sens ou dans l'autre. Mais au lieu de se contenter de dire quelques mots, le premier ministre prononça une harangue qui se prolongea une heure durant, sans compter qu'il dirigea une violente attaque contre le chef de l'opposition. Rien d'étonnant qu'un député de la gauche ait cru qu'on avait porté atteinte à la convention intervenue de part et d'autre et qu'elle ne devait pas s'exécuter. Dès que je compris que le député de Prince-Edouard (M. Alcorn) devait clore le débat, je me rendis auprès de messieurs Bennett, Bell, Fowler, Hughes (Victoria) et Clarke—M. Maclean était absent—et je leur dis que force leur serait de rengainer leurs discours, parce que le gouvernement tenait à ce que le vote fût émis ce soir-là même, et qu'il était préférable de ne pas prolonger la séance jusqu'à une heure trop avancée de la nuit. Ils y consentirent volontiers, dans la conviction que le vote serait émis, lorsque le député de Prince-Edouard aurait terminé son discours. M. l'Orateur, j'en suis convaincu, vous avez vous-mêmes compris que cet honorable député devait clore le débat, car vous m'avez demandé de l'engager à s'abstenir de prendre la parole, ce qui nous permettrait d'aller aux avis immédiatement. Lorsque le premier ministre, au lieu de se contenter de quelques mots, prononça un discours d'une heure au cours duquel il attaqua le leader de la gauche, le député de Pictou (M. Bell) se crut évidemment autorisé à donner la réplique au leader de la Chambre. Ainsi, le ministre des Finances (M. Fielding) et le député d'Annapolis (M. Wade) auront beau s'écrier que j'ai violé la convention en question, je prétends que les transgresseurs sont les députés ministériels eux-mêmes. Que le ministre des Finances et le député d'Annapolis le sachent bien, que la Chambre et le pays le comprennent bien, jamais encore depuis que j'exerce les fonctions de whip, soit au pouvoir, soit dans les rangs de l'opposition, il ne m'est arrivé de faire une convention que je n'aie exécutée à la lettre.

M. CALVERT (Middlesex-ouest) : Je suis bien aise que ce débat ait surgi, car je dois l'avouer, lorsque le député de Pictou (M. Bell) a pris la parole pour donner la réplique ou premier ministre, je restai convaincu qu'on avait violé la convention intervenue entre le principal whip de la gauche

et moi-même. J'abonde absolument dans le sens des députés de la gauche, en ce qui concerne la convention intervenue au sujet du vote. Le mercredi de la semaine précédente, il fut convenu que le vote serait émis le mardi, si la chose était possible et au plus tard, le mercredi. Le député de Leeds (M. Taylor) le whip principal de la gauche, me déclara que le chef de l'opposition donnait son assentiment à cette convention. L'honorable député me blâme d'avoir ajouté à ma liste les noms de plusieurs orateurs. Il est vrai que le député d'Essex-sud (M. Cowan) et le député de King I. P.-E. (M. J. J. Hughes) ont porté la parole mais d'un autre côté, ni le ministre de la Marine (M. Préfontaine) ni le ministre de la Justice (M. Fitzpatrick), qui devaient porter la parole, n'ont pris part au débat. Si nous avons ajouté à notre liste les noms de plusieurs autres députés, c'est afin que les députés de la gauche ne fussent pas en mesure de reprocher à nos collègues de la droite une abstention qu'ils leur auraient imputée à crime et à lâcheté. Les députés ministériels étaient bien décidés à poursuivre le débat, mais lorsque vint le mercredi, jour fixé pour le vote, les députés ministériels, informés du fait, se tenaient prêts à émettre leur avis. Nous n'étions nullement opposés à ce que le député de Pictou (M. Bell) ou le député de Toronto-ouest (M. Clarke) ou le député de Victoria-nord (M. Sam. Hughes) prissent part au débat; mais à la reprise de la séance, M. l'Orateur, lorsque je me rendis auprès de vous, j'appris de votre propre bouche que tous les orateurs de la gauche, sauf le député de Prince-Edouard (M. Alcorn), s'abstiendraient de porter la parole. Je me rendis auprès du principal whip de l'opposition qui m'apprit que le député de Pictou (M. Bell), le député de Toronto-ouest et le député de Victoria-nord avaient décidé de s'abstenir de toute participation au débat, et que, lorsque le député de Winnipeg (M. Puttee) aurait terminé son discours, le député de Prince-Edouard (M. Alcorn) serait le dernier député de l'opposition qui porterait la parole. Voilà ce que j'appris de la bouche même du principal whip de la gauche, quand je l'informerai que le premier ministre ferait la clôture du débat. Avant même que le premier ministre eût prononcé sa harangue, j'appris que le député de Pictou porterait peut-être la parole et la chose me parut presque inconcevable. Quand le député de Pictou prit la parole, je me rendis auprès du whip principal de l'opposition et lui demandai comment il arrivait que l'honorable député (M. Bell) prit part au débat, lorsqu'il avait été décidé que le premier ministre ferait la clôture du débat.

Alors, le principal whip de l'opposition nous déclara que c'était à l'encontre de ses propres vœux que le député de Pictou portait la parole, qu'il n'avait jamais consenti à ce que cet honorable député prît part au débat et que, du reste, en se mêlant à la discussion celui-ci agissait de son propre mouvement ; et cependant, à peine une heure ou deux s'étaient-elles écoulées depuis qu'il m'avait informé que le député de Pictou, le député de Victoria-nord et le député de Toronto-ouest avaient décidé qu'ils s'abstiendraient de prendre part à la discussion pour le moment Le seul reproche que j'ai formulé au sujet de la violation de la convention portant que le premier ministre devait clore le débat, c'est que le député de Pictou (M. Bell) ait porté la parole, au mépris de cette convention.

M. SAM. HUGHES : (Victoria) : Comme je suis un des intéressés dans ce débat, et que j'étais présent au cours de la conférence intervenue entre le principal whip ministériel et le principal whip de l'opposition au sujet de cette convention, je dois déclarer qu'il a été convenu que les députés de Pictou et de Toronto, de concert avec moi, s'abstiendraient de porter la parole pour le moment, et cela, afin de ne pas violer la convention intervenue entre les deux whips. J'ajouterai que j'ai vu d'un mauvais œil cette convention, et à mon avis, les deux whips ne sauraient s'attribuer le pouvoir de clore le débat, à leur guise. Cependant, à la prière du whip de l'opposition, je donnai mon acquiescement à la convention en question. L'impression m'est restée que le député de Prince-Edouard devait clore le débat. Plus tard, le principal whip ministériel m'informa que, bien que les autres orateurs dussent s'abstenir de prendre part au débat, le premier ministre ferait peut-être quelques observations. Je le répète, il avait été convenu que le député de Prince-Edouard clorait le débat et personne ne prévoyait alors que le premier ministre dût prononcer une harangue. Je l'avoue, lorsque le premier ministre eût terminé sa harangue, j'éprouvai un mouvement de dépit et je ne sais ce qui m'a retenu de prendre la parole, malgré l'heure avancée de la nuit, parce que cette harangue du leader de la Chambre constituait, à mes yeux, une atteinte portée à l'esprit de la convention, au moins. Voilà l'exposé des faits qui se sont déroulés relativement à la convention intervenue entre les deux whips. C'est le principal whip de la gauche qui a engagé le député de Toronto à ne pas porter la parole et je sais qu'il a prié le député de Pictou de ne pas prendre part au débat. A mon avis, il ne convient pas que les deux whips fassent, de concert, une convention portant que le vote sur une question débattue aura lieu à une heure précise et au cours d'une soirée déterminée.

La motion d'ajournement proposée par M. Bell est repoussée.

CHEMIN DE FER GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je propose la seconde lecture du bill (n° 72) tendant à modifier la

loi relative au chemin de fer National Transcontinental.

M. E. F. CLARKE (Toronto-ouest) : M. l'Orateur, à la suite des observations que viennent de formuler les honorables députés qui remplissent les fonctions de whips de leur partis respectifs, je n'éprouve nullement le besoin de présenter des excuses à la Chambre, si je consacre quelques instant à la discussion d'une mesure d'importance aussi vitale. De concert avec le député de Victoria-nord (M. Hughes) et le député de Pictou (M. Bell) et à quelques autres députés dont les noms figurent dans ce débat, je nourrissais l'espoir de pouvoir formuler quelques observations, avant que la Chambre eût émis son vote, mercredi soir. Comme je n'ai pas été en mesure de profiter de cette circonstance favorable et que la question me semble d'importance vitale, j'estime qu'il est de mon devoir de ne pas laisser échapper l'heureuse occasion que m'offre la deuxième lecture du bill, pour adresser à la Chambre quelques remarques sur cette question. Le débat qui s'est livré autour de cette mesure, au cours de ces deux dernières semaines, a été fort intéressant et fort instructif. Il a été intéressant, en raison du grand nombre de discours vraiment éloquents prononcés sur la question par les députés de la droite et de la gauche ; il a été instructif, en ce qu'un torrent de lumière a été déversé sur les mobiles qui ont porté le gouvernement à prendre l'initiative si décisive et si prompte qu'il a adoptée, la session dernière. Au cours de ce débat, nous avons été en mesure de mieux saisir les véritables mobiles qui ont poussé le gouvernement à refuser à la Compagnie du Grand Tronc l'autorisation de mettre à exécution sa proposition primitive. Aujourd'hui, nous sommes en meilleur lieu d'apprécier l'importance et la valeur de la grande éloquence déployée par le premier ministre, en présentant cette mesure à la Chambre. De l'aveu du premier ministre, la chose était tellement d'urgence, que le gouvernement n'avait le temps ni d'étudier ni de peser mûrement une mesure de telle gravité pour le pays. Il n'y avait pas un moment à perdre. Les plus chers intérêts du pays demandaient impérieusement la délibération immédiate de la proposition relative à ce projet. Au dire du premier ministre, la situation du pays était si grave, si critique, que le gouvernement dût repousser toutes les légitimes demandes formulées par les députés de la gauche qui voulaient que la Chambre délibérât avec la lenteur voulue et qu'on lui soumît des renseignements précis et bien définis sur le pays que doit traverser ce réseau, sur le coût de cette grande entreprise ; oui, le gouvernement, dis-je, mit tout cela au rancart, estimant que tous ces vœux si légitimes formulés par les députés de l'opposition ne méritaient nullement considération.

Quant au parlement, il a ratifié le contrat entre le gouvernement et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, l'année dernière. Le peuple canadien a été lié obligatoirement par les stipulations de ce contrat ; mais on a fait preuve de tant d'incurie et de négligence dans la réclamation de ce traité qu'un mois à peine après la prorogation de cette Chambre, le contrat était virtuellement périmé ; car bien que le peuple canadien fut lié par ce traité, il est évident que l'autre partie intéressée, la compagnie, ne l'était nullement.

Ainsi, M. l'Orateur, après que le gouvernement eût fait adopter à la hâte cette mesure la session dernière, nous avons été convoqués ici, cette année, virtuellement pour ratifier la nouvelle convention intervenue entre le gouvernement et les directeurs de la compagnie. Au cours du débat de la session dernière, on nous a assuré que les compagnies avec lesquelles nous poursuivions des négociations, se composaient d'hommes d'honneur, d'intégrité ; qu'il était impossible de révoquer en doute ni leur sincérité, ni leur aptitude à mettre à exécution la convention intervenue avec elles. Je le répète, la première condition nécessaire pour attester leur bonne foi, le premier acte qu'ils auraient dû accomplir, afin de prouver qu'ils voulaient exécuter cette convention, sont demeurés inaccomplis, et d'après la déclaration du président de la compagnie du Grand Tronc à Londres, la session actuelle a été convoquée virtuellement dans le seul but de faire adopter les modifications de la convention élaborée par les directeurs de la compagnie en question, modifications que nous sommes en train de débattre.

A mon avis, M l'Orateur, le gouvernement se trouve en posture très humiliante, et il devait s'attendre à ce traitement de la part de ceux avec lesquels il négociait. S'il se trouve aujourd'hui dans une situation aussi humiliante, cela tient à la précipitation avec laquelle il a agi et au fait d'avoir refusé, sans motifs suffisants, à mon humble avis, de permettre à la Compagnie du Grand Tronc d'établir des communications avec l'ouest par les moyens que cette compagnie avait proposés, au début. A l'ouverture de la dernière session, le 12 mars de l'année dernière, Son Excellence le Gouverneur général nous a appris d'une façon solennelle que la question des transports, dans tout son ensemble, question des plus importantes pour le peuple canadien, serait soumise à l'étude de la commission dite des transports qui, après délibération, présenterait un rapport sur ce sujet. Le 18 juin dernier, lorsque la Chambre était en train de discuter la question de savoir s'il était utile d'accorder son concours financier à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord afin de mettre cette compagnie en mesure de prolonger son réseau à travers le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, le premier ministre nous assura que le gouvernement ne se proposait de subventionner qu'un seul réseau transcontinental. Le projet de construction du Grand-Tronc-Pacifique n'était encore qu'à l'état de projet plus ou

moins réalisable. Au cours de la harangue qu'il a prononcée l'autre jour, au sujet de la résolution présentée antérieurement au bill en discussion, le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) a déclaré que le gouvernement n'avait commencé à élaborer le contrat intervenu avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique que le premier juillet ou vers cette date. Entre la date mentionnée par le ministre de l'Intérieur et le jour où le premier ministre saisit la Chambre du projet de loi en question, la période de temps écoulé est si courte que même avec toute leur entente des affaires et du droit, et leur habitude de traiter avec les rois des chemins de fer, les ministres auraient été dans l'impuissance d'élaborer, dans cette période de temps, un contrat qui aurait sauvegardé, de la façon voulue, les intérêts du peuple canadien en matière de si vitale importance pour le pays.

Ainsi, le gouvernement n'est pas plus en lieu de s'étonner que nous ne le sommes nous-mêmes, de ce que la loi adoptée, la session dernière, a abouti, dans une certaine mesure, à l'avortement, et si force nous est de remettre en délibération les modifications demandées par la compagnie, avant de se mettre à l'œuvre pour exécuter sa partie de l'entreprise. Lorsque la proposition de la Compagnie du Grand Tronc, tendant à établir des communications avec l'ouest fut livrée à la publicité le 25 novembre 1902, les membres du cabinet se prononcèrent en faveur de ce projet ; et cependant, on impute à crime aux députés de la gauche, le fait de s'être déclarés partisans du même projet. A coup sûr, nous avons été bien aises de constater que cette grande compagnie, dont le réseau couvre de ses multiples ramifications les anciennes provinces de Québec et d'Ontario, s'efforçait d'obtenir accès aux Territoires du Nord-Ouest et au Manitoba, mais c'est au parlement qu'il appartenait de régler, plus tard, les conditions se rattachant à la concession de ce privilège. Mais si c'était un crime de notre part de demander que la Compagnie du Grand Tronc fut autorisée à pénétrer au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, les députés de la droite sont coupable de la même faute ; car, lorsque les autorités de la compagnie en question proposèrent ce projet, lorsque M. Hays et ses collaborateurs dans l'administration de la compagnie au Canada annoncèrent publiquement leur intention, pas un seul mot de désapprobation n'est sorti de la bouche des députés de la droite, et tous les membres du cabinet qui se sont prononcés sur ce projet en ont parlé dans les termes les plus favorables et les plus encourageants. Le 25 novembre 1902, le " Globe " publia un article au sujet des intentions de la Compagnie du Grand Tronc. Le même journal publia, à cette époque, le compte rendu d'entrevues accordées aux représentants du journal dans cette ville par les membres du cabinet. L'honorable A. G. Blair, qui était alors ministre des Chemins de fer et Canaux, déclara que

le prolongement du Grand Tronc serait avantageux au pays.

Qu'on le remarque bien, l'ex-ministre n'affirme point que ce projet tournerait au bénéfice d'une province en particulier, mais que le pays en bénéficierait, d'une façon générale. Le ministre des Douanes (M. Paterson), au cours d'une entrevue datant de cette époque, déclara que

le prolongement projeté serait avantageux au pays.

Le secrétaire d'Etat, un autre membre important du cabinet, a aussi formulé son avis. Voici ce qu'il dit :

Il y aura beaucoup de trafic pour les deux chemins de fer. Le prolongement de la voie ferrée se fera dans des circonstances avantageuses ; on pourra emprunter de l'argent à 4 pour 100, et en toute probabilité, la construction du nouveau chemin de fer coûtera $25,000 par mille.

Au début, lorsqu'on proposa ce projet et lorsque la Compagnie du Grand Tronc fit connaître au public ses intentions, le gouvernement, dans la mesure où l'on peut en juger, à la lecture des organes du parti libéral, se montra favorable à cette proposition. Le " Globe ", le principal organe du parti libéral au Canada et dont le rédacteur à cette époque jouissait de la confiance et de l'amitié du premier ministre avec qui il entretenait les relations les plus intimes, publia un article important à cet égard. Voici ce qu'il déclare :

Le Canada a tout à gagner à la dépense de $100,000,000 affectés à la construction d'un réseau transcontinental par la Compagnie du Grand Tronc.

Ainsi, de l'avis du " Globe ", le modeste projet ébauché à cette époque par les directeurs de la Compagnie du Grand Tronc devait entraîner une dépense d'au moins cent millions de dollars pour le pays. Ce journal ajoute :

Nous déconseillerions la dépense d'une aussi énorme somme . . . . si nous n'étions absolument convaincus que le capital placé dans le réseau transcontinental du Grand Tronc, dont M. Hays a fait l'ébauche, donnera des rendements rémunérateurs, même avant la construction du chemin de fer.

Ainsi, de l'aveu même des députés de la droite et d'après les articles parus dans le principal organe du parti libéral, il est acquis que, dans la mesure où il s'agit du projet primitif, qui nous est actuellement soumis sous une forme modifiée, les avis exprimés à cet égard ont été entièrement favorables à la proposition alors présentée au public.

Il ne serait pas sans intérêt de faire l'historique des différentes démarches relatives à ce projet, à dater du moment où M. Hays livra à la publicité les intentions de la Compagnie du Grand Tronc jusqu'au moment

actuel. La proposition primitive, d'après les autorités que je viens de citer, devait tourner au bénéfice du pays dans tout son ensemble, et cependant le gouvernement refusa à la compagnie le titre d'institution et l'existence légale qu'elle demandait. On refusa à la Compagnie du Grand Tronc l'autorisation de prolonger son réseau de North Bay en gagnant l'ouest, vers le Manitoba et à travers les Territoires du Nord-Ouest jusqu'à l'océan Pacifique. Force fut donc aux autorités du Grand Tronc de déplacer leur tête de ligne, de North-Bay à Québec. Si la compagnie fut obligée de prendre cette initiative, c'est qu'elle se trouva en butte à l'hostilité des députés de la droite et que le gouvernement refusa absolument de lui accorder une charte pour la construction d'un chemin de fer partant de North-Bay. Or, après avoir consenti à reculer sa tête de ligne de North-Bay à Québec, la compagnie constata, à sa propre stupéfaction, qu'il lui faudrait traiter avec d'autres intéressés et faire droit à d'autres réclamations; aussi, lorsque le bill fut renvoyé au comité, on constata que la proposition se trouverait en butte à une forte opposition, si la compagnie ne consentait à ce que le terminus oriental du Grand-Tronc-Pacifique fût fixé à 400 ou 500 milles à l'est de Québec, à Moncton. Le député d'Annapolis (M. Wade) nous a fait un historique assez fidèle et assez véridique de la question, lorsqu'il nous a dit au cours du débat :

La Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc-Pacifique décida alors de prolonger son réseau jusqu'au port de Québec. Tout cela était parfait, mais ce n'était pas suffisant ; et l'opinion s'accentua dans le sens d'un prolongement du réseau jusqu'à un port des provinces maritimes. A mon avis, les députés des provinces maritimes sont, dans une certaine mesure, responsables de la chose, en ce qu'ils prêtent main-forte au gouvernement dans cette affaire, et on doit nous en tenir compte.

L'honorable député (M. Wade) et ses amis pensaient, sans doute, que la Compagnie du Grand Tronc se montrerait traitable, et qu'après avoir fixé la tête de ligne à Québec, ils pourraient exiger comme condition de l'octroi de la charte, qu'elle fut reculée jusqu'à Moncton. C'est ce qui se réalisa, nonobstant les déclarations répétées de l'honorable M. Blair, affirmant que le prolongement du réseau jusqu'à Moncton ne serait qu'un pur gaspillage des deniers publics et que ce serait virtuellement donner le coup de grâce à l'Intercolonial. A cette époque, il n'était pas question des avantages que le Canada retirerait du maintien du prétendu privilège de transit. Jusqu'à cette époque, la situation du privilège de transit était absolument normale ; on ne nous menaçait pas de son abrogation ; cette épée de Damoclès n'était pas encore suspendue sur nos têtes ; et l'on n'a ressuscité la chose que pour les besoins du débat. L'honorable député (M. Wade) résume si bien la situation que je ne saurais mieux faire que de citer ses propres paroles. J'ai déjà emprunté à son discours une citation relative au prolongement du réseau, de North-Bay à Québec, prolongement qui à son avis, pourrait servir certains intérêts et en desservir d'autres. Il ajoute qu'il faut tenir compte des intérêts des provinces maritimes et qu'en conséquence, de concert avec ses collègues, il demande le prolongement du réseau à 500 milles vers l'est. L'honorable député dit :

Il est grandement temps qu'on sache que les provinces maritimes constituent une importante partie du Canada. Nous avons été admis au sein de la Confédération et notre devise, c'est : J'y suis, j'y reste. Nous nourrissons certaines aspirations, à l'instar de toutes les autres parties du pays. Nous avons l'espoir de nous développer, et de marcher de l'avant dans la voie du progrès, de pair avec les autres provinces ; et nul projet ayant pour objectif le progrès national du Canada ne saurait se réaliser législativement ici, si l'on ne tient compte des droits et des intérêts des provinces maritimes.

Le progrès national, dans l'acception la plus élevée du terme, n'est possible que lorsqu'on tient compte des droits et des intérêts de toutes les sections du pays et qu'on les traite avec équité et justice. Voilà ce que les députés de la gauche n'ont cessé de demander. Si nous nous sommes opposés si énergiquement à ce projet, c'est qu'à notre avis, les droits et les intérêts de toutes les sections du pays n'y sont pas sauvegardés. Nous en avons la ferme conviction, ce projet d'un réseau transcontinental est une mesure marquée au coin de l'imprudence et de la témérité ; il ne sauvegarde nullement les intérêts des provinces dans leur ensemble ; il ne protège ni ne respecte les droits des provinces maritimes des autres provinces sœurs. L'honorable député (M. Wade) ajoute :

Lorsque les députés des provinces maritimes livrèrent leur premier combat pour l'extension de ce réseau jusqu'aux provinces en question, ils reçurent l'appui de nombre de députés de la gauche, et je suis bien aise de constater ici la chose ; mais plus tard ces messieurs firent complètement volte-face, et depuis, ils nous ont combattus à outrance. En nous prêtant leur appui, au début, voici, paraît-il, l'objectif qu'ils visaient : dans leur pensée, si le gouvernement forçait la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à fixer sa tête de ligne dans les provinces maritimes, ce serait un coup mortel porté au projet dans son ensemble.

Voilà qui n'est guère flatteur pour le patriotisme des députés des provinces maritimes qui siègent à la gauche. Tout esprit impartial, dans cette Chambre, ne saurait que repousser avec indignation l'affirmation de l'honorable député. On le sait, les députés des provinces maritimes qui prêtent leur appui au chef de l'opposition sont tout aussi jaloux que leurs collègues de droite, des droits de leurs provinces et déploient tout autant de zèle à favoriser le bien-être de ces provinces. J'ajoute qu'il a déjà été établi que le député d'Annapolis et ceux qui approuvent ce projet, sacrifient les inté-

rêts des provinces maritimes et portent un coup mortel au chemin de fer Intercolonial, qui est si intimement lié au bien-être de cette partie du pays. Qu'on le remarque bien, le député d'Annapolis affirme que la première lutte en faveur du prolongement de ce réseau vers l'est s'est livrée, l'année dernière, lorsque le bill a été délibéré en séance du comité. C'est donc au député d'Annapolis et à ceux qui ont combattu avec lui pour le prolongement de chemin de fer vers l'est, que revient le mérite du prolongement du réseau jusqu'à Moncton. Ainsi, l'honorable député, non content de calomnier les députés des provinces maritimes qui siègent à la gauche, dérobe à son leader, le premier ministre, l'honneur et le mérite qui lui reviennent, à titre d'initiateur de ce deuxième réseau s'étendant d'un océan à l'autre. Nous ne savons maintenant, c'est au député d'Annapolis (M. Wade) et à ses collègues de la droite représentant les provinces maritimes qu'il faut attribuer la paternité de ce projet ; ce sont eux qui ont conçu l'idée de ce second réseau transcontinental ; le premier ministre leur aurait donc emprunté cette idée et c'est bien à tort qu'aux yeux du pays il passe pour l'auteur de ce projet. Après ce modeste aveu de l'honorable député (M. Wade), il n'est que juste de proposer que le nimbe qui entoure le front du premier ministre, à cet égard, illumine maintenant le front de l'honorable député (M. Wade), puisque c'est à lui, et non pas à son leader, que revient le mérite de ce projet.

L'année dernière, nous disait-on, c'était trahir le pays que de demander au gouvernement d'user de temporisation et d'ajourner l'exécution de cette œuvre, jusqu'à ce qu'on nous eût éclairés sur la nature du pays que traverserait ce chemin de fer et sur le coût de cette entreprise. Tout retard, affirmait-on, serait contraire à l'essence même du traité, et demander au gouvernement de temporiser, c'était aller à l'encontre des plus chers intérêts du pays.

Eh bien, M. l'Orateur, le parlement, dans la mesure du possible a lié obligatoirement le pays au contrat intervenu entre le Grand Tronc et l'Etat. On a donné carte blanche au gouvernement ; et je vous le demande, M. l'Orateur, je le demande à tous mes collègues : depuis le mois d'octobre dernier, le gouvernement a-t-il fait une seule démarche tendant à prouver sa sincérité et l'urgence de cette entreprise ? On a laissé écouler six mois de la période la plus précieuse de l'année, et cependant, quand la Chambre est appelée à ratifier les modifications du traité conclu avec la Compagnie du Grand Tronc voilà que le cabinet se trouve dans l'impuissance de jeter la moindre lumière sur la nature de la contrée que doit traverser ce chemin de fer, ou touchant les dépenses qu'il faudra effectuer pour le parachèvement des travaux de premier établissement. L'année dernière, il existait, nous disait-on, des masses de renseignements qui se trouvaient à notre portée. Au cours de la harangue qu'il a prononcée dans cette enceinte législative, il y a huit ou neuf mois, lorsqu'il a présenté la mesure en question, le premier ministre nous a dit que nous avions à notre disposition des masses de renseignements. Cette harangue a été publiée sous forme de brochure fort élégante, illustrée d'en-têtes, et sous le chef de " renseignements circonstanciés " figure l'affirmation formulée, l'année dernière, relativement aux mesures prises, il y a 150 ou 200 ans, pour trouver un passage sur l'océan Pacifique :

Samuel de Champlain, pendant nombre d'années, se consacra à la tâche de découvrir une route vers cette mer. Robert Cavelier de La Salle paya de sa vie la même tentative. Un autre découvreur, La Vérandrye, entreprît un voyage à travers le continent, dans le but d'atteindre cette mer de l'ouest en explorant la région des prairies, et ses deux fils (1er janvier 1743) furent les premiers européens qui contemplèrent les montagnes Rocheuses. La Vérandrye, comme Robert Cavelier de La Salle, trouva la mort en cherchant à se rendre jusqu'à l'océan Pacifique. Lorsque le Canada eût passé sous la domination de l'Angleterre, des trafiquants écossais établis à Montréal reprirent cette œuvre, et Alexander Mackenzie (en 1793) fut le premier blanc qui atteignit l'océan Pacifique en traversant les montagnes Rocheuses, au cours d'un voyage par voie terrestre. Nombre d'autres tentèrent, plus tard, d'accomplir le même exploit. Le dernier fut le capitaine Butler, de l'armée anglaise, qui, au cours de l'hiver de 1872, traversa le continent, du Fort-à-la-Corne jusqu'à la bifurcation de la Saskatchewan, par voie de la rivière de la Paix, jusqu'à l'océan Pacifique.

Voilà quelques-unes des données qui figurent sous le sous-titre de "renseignements complets ". Voilà ce que le premier ministre nous a appris, la session dernière. Or, malgré l'urgence de l'entreprise au point de vue national, le premier ministre et ses partisans ont-ils cherché, depuis cette époque, à éclairer le peuple canadien sur une question de si vitale importance, en présentant à la Chambre la résolution contenant les amendements que nous sommes en train de délibérer ? Il y a quelques jours, le premier ministre a fait allusion à une expédition remontant à plus de deux siècles et au cours de laquelle les explorateurs partant de Tadoussac se rendirent à la baie d'Hudson. Le chef du gouvernement a fait force recherches à la bibliothèque; il a feuilleté les relations des Jésuites ; il est remonté dans le passé de notre histoire, plus de deux siècles en arrière, pour découvrir dans le 56e volume qu'au mois d'août 1671, le père Albanel remontant le Saguenay s'est rendu à la baie d'Hudson.

En quoi ce renseignement nous intéresse-t-il ? Ce nouveau renseignement qu'on a daigné nous communiquer nous met-il en mesure de mieux apprécier la question de savoir si le gouvernement fait, oui ou non, acte de sagesse en construisant ce réseau transcontinental par la route projetée ? Que sert-il de nous apprendre des faits comme

ceux consignés dans le paragraphe qui suit :

Le 23 et le 24 (de juin) nous trouvâmes un païs qui n'est pas si montagneux, l'air y est plus doux, les campagnes sont belles, et les terres y produiraient beaucoup, et seraient capables de nourrir de grands peuples, si on les faisait valoir.

Le père Albanel, en allant explorer ce pays, ne cherchait pas à constater ses ressources, au point de vue de la construction des chemins de fer ; en faisant ce voyage, il avait pour but d'évangéliser les peuplades sauvages, et le pays qu'il traversait était à des centaines de milles de la route que doit suivre le réseau projeté. A la page 205, figure une autre citation empruntée au rapport de cet ancien missionnaire :

Je puis asurer qu'au quinzième de juin, il y avait des roses sauvages aussi belles et aussi odoriférantes qu'à Québec.

Qu'est-ce que cela prouve ? Que la construction du réseau transcontinental projeté serait un projet marqué au coin de la sagesse ? Non, cet extrait ne prouve absolument rien, et cela soit dit avec tout le respect que je dois au premier ministre, en faisant pareille citation, il nous a prouvé au delà de tout doute l'existence de la disette la plus complète de renseignements sérieux.

En signalant les voyages d'exploration entrepris par ces missionnaires, les privations qu'ils ont endurées, l'héroïsme et l'intrépidité qu'ils ont déployés, je tiens à faire preuve du plus grand respect possible à l'égard de ces pionniers de la civilisation. Ceux qui désirent se renseigner sur l'histoire de ce pays ne sauraient lire qu'avec le plus vif intérêt les relations de leurs voyages, le récit des souffrances qu'ils ont endurées et de l'héroïsme qu'ils ont déployé. Mais lorsqu'on veut citer, pour les besoins de cette discussion, la simple narration d'un voyage d'exploration, du Saguenay à la baie d'Hudson, je me crois autorisé à emprunter aussi quelques citations à la même page et au même volume. La première citation que le premier ministre a empruntée à ces relations de voyage, est extraite de la page 181 du volume 56. A la même page, je lis ce qui suit :

Le 19, nous arrivâmes à Makoûamitikac, c'est-à-dire, à la pescherie des Ours ; c'est un lieu plat et l'eau y est forte basse, au reste fort abondante en poissons : les petits esturgeons, le brochet et le poisson blanc y font leur demeure. Il y a du plaisir à voir les ours qui marchent sur les bords de cette eau, et qui prennent de la patte en passant, avec une adresse admirable, tantost un poisson et tan tost un autre.

Ce passage ne se rattache-t-il pas autant à la question que celui cité par le premier ministre et n'est-il pas aussi précieux pour ceux qui cherchent à se renseigner sur le territoire que doit traverser le réseau transcontinental projeté ?

L'autre citation faite par le premier ministre est empruntée à la page 205 et voici ce que je lis à la même page :

Je ne dis rien non plus de l'abondance du gibier qui se trouve en ce pays ; dans l'île d'Oûabaskou, s'il en faut croire les sauvages, elle est si grande, que dans un endroit où les oyseaux quittent leurs plumes quand ils muent, les sauvages et les bestes fauves qui s'y engagent, ont de la plume par-dessus la teste et s'y perdent souvent sans pouvoir s'en retirer.

Je vous le demande, M. l'Orateur, en faisant des citations étrangères à la question et ne se rattachant nullement à la discussion de ce projet, le premier ministre ne prouve-t-il pas surabondamment tout l'insuffisance des maigres renseignements qu'il a soumis à la Chambre et au pays ? Eût-il cité les autres paragraphes figurant aux pages mêmes d'où il a tiré ces extraits, le premier ministre aurait pu nous faire observer que le nouveau territoire que le réseau transcontinental doit développer serait un pays idéal pour les pêcheurs, et que les touristes pourraient y voir des ours saisir le poisson, tantôt d'une patte, tantôt de l'autre.

On voulait ouvrir cette contrée à la colonisation. Les hardis pionniers qui bravaient tous les obstacles qu'offrait cette région inconnue, pouvaient, jusqu'à un certain point, se consoler dans l'espérance que cette zone renfermait des richesses incalculables, et qu'à la fin de leur long voyage, ils pourraient reposer leurs membres endoloris sur des lits douillets. Si l'on veut connaître exactement la région parcourue par le Père Albanel et ses compagnons dans leur voyage du Saguenay à la baie d'Hudson, il faut lire tous les détails de cette expédition. A mon avis, le lecteur non préjugé devra avouer que tant qu'il y aura, aux quatre extrémités du Canada, des terres fertiles mises à la disposition du défricheur, jamais on ne trouvera de colons pour pénétrer et s'établir dans la zone qui s'étend vers le nord, jusqu'à la baie d'Hudson.

M. Macoum a comparu devant le comité de l'Agriculture et de la Colonisation, l'an dernier et à cette session même. Le ministre de l'Intérieur, si je ne me trompe, avait envoyé ce fonctionnaire dans cette région du nord, en 1902. M. Macoun était donc présent à la réunion du comité, le 17 avril dernier. Il déclara que le ministre de l'Intérieur lui avait confié la tâche d'explorer pour le gouvernement le district du Yukon. Il ajouta :

Je ne voulais partir qu'à la fin de juin, car j'avais déjà voyagé dans les régions septentrionales ; j'ai dit à mon chef : Je vais simplement perdre mon temps en partant si tôt, car rien ne pousse à telle époque de l'année. Parti à la fin de juin, je suis arrivé à Dawson le 10 juillet dernier. Cette ville se trouve à plus de 20 degrés de latitude de la capitale. A mon arrivée à Dawson, le 10 juillet, j'ai trouvé des groseilles rouges, des fraises et des bluets parfaitement mûrs aux versants des col-

lines. Cela m'a naturellement fort étonné. Il y a ici une rose qu'on appelle " rosa articularis ", qui vient très bien. Le 3 juin, l'an dernier, j'ai trouvé la première rose de cette espèce en plein épanouissement à Aylmer, Québec, à neuf milles d'Ottawa. Le frère de M. Tyrell, James Tyrell, en marchant à travers la colline de Dawson, a trouvé une rose de la même espèce bien épanouie, le 2 juin, soit un jour plus tôt que cette fleur ne s'ouvre ici. Ce me fut toute une révélation.....

J'ai trouvé les boutons de roses en plein épanouissement, alors que je m'attendais à les trouver en éclosion. Cela me donna à réfléchir, et me tournant du côté de M. Tyrell, je lui dis : M. Tyrell, pourquoi cette fleur éclôt-elle ici plus tôt qu'à Ottawa ? Il me répondit : M. Macoun, cela est dû à la longueur du jour et à la force du soleil.

Le R. P. Albanel, dans sa Relation, dit que les rosiers fleurissent dans cette zone vers le 15 juin. Il écrivait cela il y a 225 ans passés. Il y a à peine un an, un fonctionnaire du gouvernement venait nous affirmer qu'à 1,200 milles au nord d'Ottawa les rosiers fleurissent plus tôt qu'ici. Est-ce une raison pour nous engager à entreprendre la construction de ce chemin de fer ? Devons-nous conclure que, du fait que les roses s'épanouissent à 1,200 milles d'ici plus tôt qu'à Ottawa, le climat est moins rigoureux qu'il ne l'est dans les régions les plus colonisées du Canada ?

Mon honorable ami, le ministre de l'Intérieur, a tenté de venir à la rescousse du très honorable premier ministre, en nous donnant un renseignement bien anodin. Il croyait que nous ignorions les détails de cette transaction, lorsque la Chambre a prorogé au mois d'octobre dernier. Il a envoyé, il y a quelques jours à peine, un des fonctionnaires de son ministère au bureau de la Compagnie du Grand Tronc, à Montréal ; ce messager a obtenu quelques renseignements sur la nature de la région qui s'étend de North-Bay à Winnipeg. L'honorable gentleman a prononcé son discours ici, le 6 avril courant, et il nous a fait connaître les renseignements qu'il avait obtenus le jour précédent. C'est son géographe et fonctionnaire, M. White, qui lui a communiqué ces détails recueillis à la hâte. Je ne veux pas faire perdre le temps à la Chambre, en lisant ces renseignements. Le document cité par mon honorable ami portait la date du 5 avril, jour précédent celui où il a fait son discours. Ses assertions ont été faites à la hâte, avant d'avoir été bien pesées. Mais je rappellerai à l'honorable ministre et à ses collègues que l'honorable député de Toronto-est (M. Kemp) nous a, il y a sept ou huit mois, fourni ces détails ici même. Où l'honorable député avait-il donc puisé ses renseignements ? Au mois de septembre dernier, le " News ", de Toronto, publiait le résultat des études faites par les ingénieurs du Grand Tronc sur la région qui sépare Winnipeg de l'est du Nouvel-Ontario. Le même renseignement que nous a présenté, l'autre jour, l'honorable ministre de l'Intérieur, nous avait été fourni sous la forme d'un extrait d'un journal, l'"Evening News" de Toronto, par mon honorable ami de Toronto-est (M. Kemp), au mois de septembre ou d'octobre dernier. Le seul renseignement qui pût jeter de la lumière sur cette question a été recueilli dans les " Relations des Jésuites " par le très honorable chef du gouvernement ; il y a encore celui obtenu par le gouvernement des officiers du Grand Tronc à Montréal. Ces ministres qui montraient tant d'ardeur, en prétendant qu'il ne fallait perdre un seul instant, ont laissé s'écouler six mois de l'année, la saison la plus favorable, sans tenter le moindre effort pour faire explorer et étudier la région par laquelle passera la ligne de l'est de ce grand chemin de fer national à travers le continent. Ils n'ont eu ni l'énergie, ni le patriotisme nécessaires—si les renseignements que nous avons pu obtenir par ci par là sont exacts—de s'assurer si les ingénieurs employés par le Grand Tronc pour faire des études topographiques dans cette région sont des Canadiens ou des étrangers.

Le moins qu'il nous soit permis d'espérer c'est que, puisque ce chemin de fer est une entreprise nationale, puisque le peuple du Canada doit, en somme, payer le coût de construction de cette ligne, les Canadiens ne doivent pas être mis de côté à seule fin de favoriser des étrangers au pays. Lors de la prorogation, quand toute la besogne de la Chambre se trouvait terminée, les ministres ont inséré les mots suivants dans le discours du Gouverneur général :

> Mes ministres doivent faire faire sans retard les études topographiques nécessaires, afin que les travaux relatifs à la construction de la ligne qui s'étend de Moncton à Winnipeg s'exécutent avec toute la diligence possible.

Les ministres voulaient-ils blaguer le peuple en demandant au Gouverneur général de faire cette déclaration ? Agissaient-ils de bonne foi à l'endroit des personnes auxquelles ils s'adressaient par la bouche de Son Excellence, en leur disant qu'ils ne perdraient pas un seul instant, que ces études topographiques se feraient immédiatement, afin que la construction de cette partie de cette route transcontinentale s'exécutât sans retard ? M. l'Orateur les actes parlent plus haut que les paroles, et le peuple du Canada jugera les membres de la droite d'après leurs actions, non d'après les discours qu'ils peuvent faire ici ou dans le pays.

L'honorable député qui siège à ma droite et avec qui je me trouve à partager l'honneur de représenter Toronto (M. Osler) a été sévèrement pris à partie par les membres de la droite, parce que dans la chaleur du debat, il a employé le mot faiseur (fakir), à l'adresse d'un certain membre de la Chambre intéressé à la réalisation de ce projet. Mon honorable collègue n'a pas besoin de certificat sous ce rapport. Son passé, en cette Chambre, est la meilleure réponse à opposer à l'accusation d'avoir, de propos délibéré et par fanfaronade, insulté un de ses confrères, soit ici, soit en

dehors de cette enceinte, et qu'il serait capable de tenir une conduite semblable. Je suis parfaitement convaincu que s'il a employé cette expression, ce n'était pas dans l'intention que lui ont prêtée certains membres de la droite ; il s'en est servi plutôt pour exprimer sa conviction que le projet précipité par le gouvernement tient jusqu'à un certain point, du charlatanisme. J'ai pris la peine de chercher dans le dictionnaire de Webster la signification du mot "fakir". La voici :

Un fakir est un ascète religieux oriental ou un moine mendiant.

Je suis convaincu que celui qui connait le directeur-gérant du Grand Tronc, ou M. Wainwright, ou M. Morse, ou n'importe quel directeur de cette compagnie, n'accusera pas ces derniers d'être des ascètes religieux. Ils ne le sont certes pas. Je laisse à la droite à décider s'ils sont des moines mendiants ou non. Ils semblent réussir assez bien dans leurs négociations avec la gouvernement, surtout lorsqu'il s'est agi pour eux d'obtenir une subvention considérable pour cette entreprise qu'ils voulaient d'abord exécuter eux-mêmes. J'ai consulté aussi le dictionnaire Standard au mot "fakir" et voici la définition que j'y trouve :

Tout ce qui est préparé ou arrangé d'avance dans le but de tromper ; surtout, nouvelles fictives, fabriquées et publiées dans un journal.

En parcourant la liasse du "Globe" du mois de décembre dernier, j'ai trouvé ce communiqué :

Ottawa, le 19 décembre 1903.

Le gouvernement a fait, ce soir la déclaration officielle suivante :

Le Grand Tronc a déposé £1,000,000 de son capital-actions en garantie de l'exécution de la convention intervenue, à la dernière session, entre le gouvernement et cette compagnie, convention qui devait être soumise à l'approbation des actionnaires de cette compagnie à leur réunion générale. Ce traité exige que le dépôt soit fait en argent sonnant ou en valeurs fédérales ; il faudra donc une nouvelle législation pour régulariser ce dépôt, bien que ces valeurs se vendent au pair, et au delà, comme le fait est indiscutable.

Tenant compte de la définition que les dictionnaires donnent du mot "fakir", comment pouvons-nous qualifier cette déclaration faite au nom du gouvernement par le grand organe libéral du Dominion ? Mon honorable collègue (M. Osler) a-t-il commis un libelle envers quelqu'un des ministres ou quelque membre de la compagnie avec laquelle le gouvernement était à conclure un traité ? S'il a dit que cette déclaration était un leurre arrangé d'avance dans le but de tromper, qu'elle était fictive et spécialement préparée pour être publiée dans les journaux, a-t-il eu tort ? Peut-il se trouver quelqu'un pour dire que cette déclaration n'indiquait pas au peuple du Canada la raison réelle de la convocation des Chambres ? Le parlement aurait pu facilement amender ou modifier le traité de l'an dernier, si la seule difficulté s'était trouvée dans le fait que la Compagnie du Grand Tronc voulait déposer ses propres valeurs, qui valent au pair plus que leur montant, au lieu de faire ce dépôt en numéraire ou en valeurs fédérales. Non, M. l'Orateur, c'est ce qu'on voulait cacher, et non ce qui a été publié dans cette note, qui a démontré que celle-ci était un leurre, que ses auteurs voulaient tromper le peuple, en lui cachant les difficultés réelles qui existaient entre le gouvernement et la Compagnie du Grand Tronc. M. Hays a déclaré dans le "Globe," du 25 décembre, jour de Noël—il comptait peut-être sur le proverbe "bon jour, bonne réussite" :

Le Grand Tronc n'a jamais eu de difficultés à prélever ce montant ; il n'en éprouvera pas non plus à exécuter la construction de ce chemin de fer transcontinental.

M. l'Orateur, les assertions faites au cours de cette session, par les membres de la droite et spécialement par les chefs du parti libéral, disant que l'état du marché monétaire était tel qu'il devenait très difficile pour le Grand Tronc de se procurer l'argent voulu ; le gouvernement même ne pouvait se procurer à un taux raisonnable les fonds dont il avait besoin pour cette entreprise.

M. Hays dit encore :

Les valeurs déposées en faveur du gouvernement représentent plus que leur équivalent en numéraire. Elles ont été déposées parce que cela accommodait mieux la compagnie, mais non pas parce que cette dernière aurait éprouvé des difficultés à obtenir l'argent nécessaire. Il y a eu un retard de quelques jours, mais le temps assigné par le gouvernement était plutôt limité. Nous n'avons ni violé nos obligations morales envers les actionnaires du Grand Tronc, ni manqué de parole envers le gouvernement. Le Grand Tronc possédait ces valeurs et nous les avons utilisées.

Pourquoi laisser entendre que des difficultés financières ont empêché le Grand Tronc de faire ce dépôt en numéraire ? Pourquoi penser que le parlement a été convoqué dans le seul but de modifier le statut de l'an dernier de manière à rendre légal le dépôt que le Grand Tronc a fait, alors qu'il était obligé de déposer du numéraire ou des valeurs fédérales ? Si mon honorable collègue (M. Osler) s'est servi de l'épithète de "fakir" (charlatan), au sujet de cette affaire, n'avait-il pas raison d'employer ce terme ? Osera-t-on nier que la seule raison pour laquelle le Grand Tronc n'a pas fait ce dépôt en numéraire ou en valeurs fédérales, c'est que cela l'accommodait mieux ? N'avons-nous pas été appelés ici pour discuter ces modifications apportées au contrat au préjudice du pays et en faveur de la compagnie, tout autant que ce changement qui permet au Grand Tronc de déposer ses propres valeurs au lieu de faire ce dépôt en numéraire ? N'est-ce pas là une preuve de mauvaise foi ? Ces deux déclarations que j'ai pris la liberté de lire, sont, à mon sens, une preuve concluante que

préparée ou non, la publication de ces item a trompé le peuple sur les relations qui existaient à cette époque entre le gouvernement et la Compagnie du Grand Tronc. Je dis que ces deux déclarations sont condamnables surtout lorsqu'elles sont faites la veille du jour où le gouvernement s'adresse au peuple pour connaître son verdict sur cette grande entreprise que nous délibérons maintenant.

M. l'Orateur, ces amendements apportés au traité avec le Grand Tronc ont une très grande portée. Un journal d'Ottawa les a résumés d'une façon concise et claire ; je vais prendre la liberté de faire connaître l'opinion de cette feuille, opinion que je partage :

1. Trois années supplémentaires accordées au syndicat pour construire ce chemin.
2. Obligations du gouvernement représentant des millions de dollars de plus pour le coût de l'entreprise.
3. Abandon par la gouvernement du droit de foreclore la compagnie quant au chemin, si elle manque à ses engagements et quant à ses obligations.
4. Prolongation de trois à cinq ans de la période écoulée après tel défaut de la compagnie et durant laquelle le gouvernement ne pourra pas agir.
5. Cinquante années supplémentaires durant lesquelles le Grand Tronc pourra faire circuler ses trains sur la partie de ce chemin possédée par le gouvernement.
6. Entente en vertu de laquelle le gouvernement, à la fin des premières cinquante années, achètera tous les embranchements dont le Grand Tronc n'aura pas besoin ; concession au Grand Tronc de tout ce qu'il voudra demander.
7. Abandon par le gouvernement des stipulations exigeant que le Grand Tronc devra détenir toutes les actions communes.

Si l'on opère toutes ces modifications, on se trouvera à changer le contrat d'une façon très importante. Voilà les changements que le Grand Tronc a demandé au gouvernement d'opérer ; cette compagnie a refusé de faire le dépôt prévu et exigé par la loi de l'an dernier, tant que le gouvernement n'a pas consenti à modifier le traité et ne lui a pas assuré que le parlement sera convoqué par mettre ces amendements en vigueur. Voilà pourquoi nous sommes en session, aujourd'hui.

Le président du Grand Tronc n'a pas dépassé les bornes de la vérité quand il a dit que le parlement du Canada avait été convoqué pour ratifier la convention entre les directeurs de la compagnie et le gouvernement canadien au mois de décembre dernier.

Qu'on me permette de dire quelques mots du coût de cette entreprise. L'an dernier, le premier ministre a dit que le montant total que le gouvernement devra payer pour la ligne de Moncton à l'océan Pacifique, s'élèvera à environ douze ou treize millions de dollars, pas un sou de plus. De son côté, le ministre des Finances nous a dit que $13,725,706 déposés à 3 pour 100 payables par semestre, représenteraient un intérêt qui nous permettait d'acquitter toutes les obligations que nous assumions par ce contrat. Le ministre des Finances du Canada a déclaré, M. l'Orateur, que nous n'aurions rien à payer de ce montant dont nous assumions la responsabilité. Aussi, tous les membres de cette Chambre croyaient que toutes les dépenses, les obligations et les éventualités que le peuple du pays pourrait prendre à sa charge devaient retomber sur les épaules du Grand Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique. Nous sommes responsables pour un montant, disons de $13,750,000. La compagnie intéressée devra donc assumer la responsabilité du reste. Mais que dit sir Rivers-Wilson, président de la Compagnie du Grand Tronc ? Il a affirmé aux actionnaires que l'entière responsabilité de la compagnie, d'après le contrat qu'ils discutaient et que nous ratifiions aujourd'hui, représenterait un montant de $14,840,000. Je compte ici $5 au louis sterling. Ces $15,000,000, en chiffres ronds, seront le montant que le Grand Tronc garantira pour la construction de la ligne de Moncton à l'océan Pacifique, y compris 4 pour 100 d'intérêt durant la période de construction qui sera de huit ans et plus. Cette voie ferrée aura une longueur de 3,400 milles ; le gouvernement en construira 1,900 milles et paiera à même les deniers publics, le coût total de ce chemin. Nous garantissons, en outre, les trois quarts du coût de construction des autres 1,500 milles. La Compagnie du Grand Tronc ne fait que garantir le quart de cette dépense. Mais, si nous en croyons les autorités que j'ai citées, notre responsabilité ne sera que pour un montant de $13,750,000, alors que celle du Grand Tronc représentera la somme de $14,840,000. Evidemment, la déclaration de sir Rivers-Wilson prouve deux faits : d'abord—j'allais dire l'absurdité, mais je ne veux pas employer ce mot, disons que la déclaration du ministre des Finances n'a pas été sérieusement étudiée, et ensuite, que les calculs préparés et présentés à la Chambre par l'honorable leader de l'opposition sont, au point de vue véritablement pratique, absolument exacts et que le coût de la construction de ces 3,500 milles de chemin de fer reliant l'Atlantique au Pacifique, s'élèvera à $150,000,000 ou à $175,000,000, et que le peuple du Canada devra prendre à sa charge les neuf dixièmes du coût total de cette entreprise.

Si l'on porte à six millions d'âmes le chiffre de notre population, que représente ce montant ? Si nous engageons notre responsabilité pour $150,000,000, nous constatons que cette obligation représente $25 par tête de la population. Peut-il se faire que les représentants du peuple au parlement, que ce dernier lui-même sanctionnent une proposition qui impose une taxte de $25 par tête de la population, pour donner, en vérité, l'exploitation de ce chemin de fer d'une longueur de 3,500 milles au Grand-Tronc-Pacifique durant une période de cinquante ans ? Ne vaudrait-il pas mieux ajouter $2.50 à cette taxe,

et posséder cette grande voie ferrée pour le plus grand avantage du peuple du Canada ? Je ne puis croire, M. l'Orateur, que, lorsque cette question aura été débattue sur toutes ses faces, étudiée avec le plus grand soin, le peuple ne condamnera pas le gouvernement, si ce dernier persiste dans ce que je crois être un projet imprudent, extravagant et insensé, qui donnera l'existence à un autre monopole gigantesque dans ce pays, qui nous fera perdre l'occasion superbe qui nous est offerte d'exercer, grâce à ce chemin de fer, notre influence bienfaisante sur la réglementation des tarifs de transport.

M. l'Orateur, si, comme je viens de le proposer, nous assumions toute la responsabilité que le président du Grand Tronc impose à cette compagnie ; si nous prenions à notre charge cette taxe supplémentaire de $2.50 par tête de la population, nous pourrions épargner plus que ce montant, en laissant de côté la section qu'on veut construire de Québec à Moncton, et en comptant sur l'Intercolonial pour transporter le trafic à Québec et aux ports de l'Atlantique, et vice versa. Nous réussirions alors à augmenter les affaires de cette voie ferrée, à faire disparaîttre les déficit que représente, chaque année, l'exploitation de ce chemin, et nous serions certains qu'à l'avenir, tout le trafic destiné à l'exportation et qui passerait par cette nouvelle ligne transcontinentale, trouverait un débouché à un port de mer canadien. Dans les circonstances actuelles, il est de l'intérêt du Grand Tronc d'expédier à Portland tout le trafic destiné à l'exportation et qui tombe sous sa haute main Si nous nous servions de l'Intercolonial de Montréal à Québec vers l'est, cet état de choses n'existerait plus ; ce chemin de fer de l'Etat pour lequel nous avons dépensé $70,000,000, deviendrait un facteur puissant lorsqu'il s'agira de résoudre le problème des moyens de transport de ce pays, solution que nous n'obtiendrons jamais tant que le terminus de cette voie ferrée se trouvera à Montréal. Plus je considère, plus j'étudie le projet que le gouvernement nous a soumis, moins cette entreprise me semble se recommander au jugement et au bon sens du peuple canadien. Aussi, je le répète, si le peuple comprend bien les faits, il condamnera hautement le gouvernement actuel, si ce dernier persiste à vouloir forcer la Chambre de voter ce projet.

Je me propose, M. l'Orateur, de consacrer quelques instants à l'étude des comparaisons que les membres de la droite ont établies entre les conditions imposées au chemin de fer Canadien du Pacifique, lors de la construction de cette voie ferrée, et celles que le Grand Tronc sera obligé de remplir en vertu de cette convention. Nos adversaires ont pris plaisir à déclarer que les avantages accordés au chemin de fer Canadien du Pacifique étaient déraisonnables et extravagants. Le très honorables premier ministre, les honorables députés de Hants (M. Russell), d'Essex-nord (M. Cowan), de Norfolk-nord (M. Charlton)—nous déplorons l'absence de ce dernier—ont fait toute une montagne des avantages que la Compagnie du Pacifique a reçus du parlement du Canada, lorsqu'elle a entrepris la tâche énorme de construire le premier chemin de fer transcontinental au Canada. Tous se sont entendus pour dire que la compagnie avait obtenu $25,000,000 en numéraire, $35,000,000 valeur de chemins de fer déjà construits, et 25,000,000 d'acres de terre dont ils ont estimé le prix au chiffre modeste de $3 l'acre.

Il est tout à fait injuste et déraisonnable de vouloir établir une comparaison entre le contrat dont il est maintenant question, et celui conclu avec le Pacifique. L'état de choses qui existe maintenant dans l'ouest du Canada diffère complètement de celui qu'on y constatait alors. A cette époque, l'ouest était, pour ainsi dire, véritablement inconnu. C'est à peine si l'on trouvait quelques groupes d'habitants sur le littoral du Pacifique ; il y avait la petite colonie de Fort-Garry. Est-il juste, est-il raisonnable de comparer les obstacles qu'il fallait surmonter pour la construction et l'exploitation d'une voie ferrée transcontinentale, il y a vingt-cinq ans, avec les conditions que nous pouvons imposer aujourd'hui, lorsqu'il s'agit d'une voie ferrée dont les promoterus font valoir la nécessité, en s'appuyant sur le fait que le trafic de cette région augmente si rapidement, que le commerce entre l'est et l'ouest prend de tels développements qu'elle désire obtenir sa large part de ce trafic, et parvenir dans cette région, afin de transporter les produits de l'ouest canadien dont le développement est le résultat de la construction et de l'exploitation du chemin de fer Canadien du Pacifique ?

Si l'on veut faire des comparaisons, on pourrait s'appuyer sur une base plus juste en comparant les conditions qui ont marqué la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique avec celle que nos adversaires et leurs partisans imposaient, lorsqu'ils étaient au pouvoir, à quiconque aurait voulu construire une ligne transcontinentale. En 1874, le gouvernement de M. Alexander Mackenzie offrait une subvention de $10,000, argent comptant, par mille, un octroi de terres de 20,000 acres par mille, et le paiement de l'intérêt à 4 pour 100, durant cinq ans, d'un montant qui serait fixé par l'entrepreneur de telle voie ferrée à travers le continent. La convention conclue entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et le gouvernement était considérée comme étant imprudente parce que, ainsi que l'ont déclaré les membres de la droite, l'octroi de 25,000,000 d'acres de terre à $3 l'acre et la subvention en argent comptant de même que l'abandon de voies ferrées terminées, représentaient le montant de $135,000,000. Qu'arrive-t-il de la proposition des membres de la droite et de celle de leurs prédécesseurs à la tête des affaires du pays ? Si

l'on compte que la ligne de Nipissingue à Vancouver a une longueur actuelle de 2,592 milles, le projet du gouvernement Mackenzie imposait au pays une dépense de $25,422,000, en argent sonnant, et de $152,520,000 en terres ; autrement dit, le gouverenement libéral de 1874 était prêt à donner au moins $177,940,000 pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. Cette route était construite, quatre ans plus tard, suivant la propre estimation de nos adversaires, mais sous l'administration conservattrice, au coût de $135,000,000. Je dis donc que si l'on faisait une comparaison à ce propos, elle ne serait pas à l'avantage du gouverenement libéral de ce temps-là. Personne n'a répondu aux offres de M. Mackenzie. En effet, on n'avait pas confiance dans la bonne foi de ceux qui faisaient cette proposition, et personne n'aurait voulu entreprendre la construction d'un chemin de fer à ces conditions. Cette ligne fut cependant construite sous le gouvernement conservateur, et si le pays s'est développé comme il l'a fait, si un nouveau chemin de fer désire maintenant avoir sa part de cette prospérité, c'est là la plus grande louange qu'il soit possible d'adresser au génie et au patriotisme des hommes qui ont exécuté cette grande entreprise en 1879. Je ne crois pas, M. l'Orateur, qu'il soit nécessaire pour moi de faire longuement allusion à ces comparaisons que nos adversaires veulent établir entre les conditions qu'ils imposent au Grand-Tronc-Pacifique et celles que le gouvernement conservateur a exigées, lorsqu'il s'est agi de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, en 1879. Qu'on me permette, toutefois, de citer un extrait d'un discours prononcé par feu l'honorable Alexander Mackenzie, en 1879, lors de la discussion du projet du Pacifique. Il disait :

L'honorable député s'imagine-t-il que des émigrants se rendront au Nord-Ouest et achèteront des terres à raison de $2 l'acre, lorsqu'il en est offert des millions d'acres pour rien aux Etats-Unis ?

Les membres de la droite disent que les vingt-trois millions d'acres de terre donnés au Pacifique, valaient, dans le temps, $3 l'acre. M. Mackenzie signalait le fait, exact du reste, que dans certains grands états de la république voisine, le Texas, le Kansas etc., de grandes étendus de terre étaient distribuées gratuitement aux colons qui voulaient s'y établir ; aussi le nombre de ces derniers était-il plus considérable que celui des colons qui se dirigeaient vers notre Nord-Ouest, à cette époque. M. Mackenzie continuait ainsi :

De fait, nous avons éprouvé beaucoup de difdifficulté à développer la colonisation au Canada, même lorsque les terres étaient données gratuitement par le gouvernement. Il est encore plus difficile d'envoyer des colons aux régions éloignées de l'ouest, où ils auront à surmonter les difficultés inhérentes à un pays nouveau, et non moins considérables, bien que d'une nature différente de celles qu'ont eu à surmonter les colons dans les districts boisés. En effet, il y a la longueur de la durée de l'hiver, le manque de bois et de matériaux de construction ainsi que les embarras du transport. En conséquence, nous devons nous décider, si nous voulons coloniser cette contrée, à dépenser une forte somme d'argent pour aider aux colons à s'y rendre, et une fois rendus, leur donner des terres gratis.

Voilà une preuve des difficultés qui, d'après M. Mackenzie, se présentaient aux promoteurs du chemin de fer Canadien du Pacifique. Je le répète, si l'on tient compte de toutes ces circonstances, on doit, bien loin de le condamner, féliciter le gouvernement de sir John A. Macdonald d'avoir pris l'attitude qu'il a tenue; l'état de choses qui existe maintenant au Nord-Ouest prouve surabondamment qu'elle était juste et raisonnable.

Mon honorable ami de Toronto-ouest (M. Osler) a été violemment attaqué au cours de ce débat, parce qu'il a osé exprimer une opinion contraire aux vues de la droite sur l'opportunité et la sagesse d'adopter la mesure qui nous est soumise. Si je ne me trompe, un membre de la droite a affirmé que si c'était le Pacifique qui faisait une convention avantageuse avec le gouvernement, mon honorable ami et collègue de Toronto-ouest ne soulèverait aucune objection, mais que dès qu'il s'agissait d'un traité avec le Grand Tronc, l'honorable député condamnait le gouvernement et ne voulait pas permettre à cette grande compagnie d'atteindre notre Nord-Ouest canadien. J'affirme et je mets au défi n'importe quel membre de la Chambre de me contredire sur ce point, j'affirme que ni dans cette Chambre, ni en dehors de cette enceinte, depuis que ce projet est devenu public, mon estimé collègue n'a rien dit contre le prolongement du Grand Tronc jusqu'au Manitoba et aux Territoires du Nord-Ouest.

Je dis qu'au contraire, il s'est toujours prononcé en faveur de ce prolongement ; qu'au lieu de condamner ce projet, il a demandé que cette permission fût accordée au Grand Tronc à des conditions raisonnables. Mais, parce qu'il a eu le courage ou la témérité, ou quelque soit le terme qu'on peut employer, de combattre la proposition du leader de la droite, on veut attacher à sa conduite une flétrissure grossière—parce que ce n'est rien autre chose qu'une flétrissure—à cause des relations de mon honorable ami avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Mon honorable ami possède la confiance, en sa qualité de représentant du chemin de fer Canadien du Pacifique, d'une des plus grandes et des plus influentes corporations du Canada. Des assertions semblables avancées par les membres de la droite, peuvent nuire à l'honorable député parmi la population qui ne le connaît pas. Mais son passé et son attitude dans cette affaire sont connus du peuple du Dominion, des membres de cette Chambre. J'affirme que la seule objection qu'il a sou-

levée contre ce projet repose sur le fait que les conditions de ce contrat sont déraisonnables et que, tenant compte de l'intention première du Grand Tronc, telle qu'exposée par les directeurs responsables de cette compagnie, il est, pour ainsi dire, insensé pour le gouvernement de gaspiller $100,000,000 ou $150,000,000 des deniers du peuple, vu que le Grand Tronc était prêt à faire une convention qui lui aurait permis, en vérité, tout aussi bien que le fera l'entreprise actuelle, de pénétrer dans cette région du Canada qui lui offre tant d'avantages. Il semble que mon honorable collègue a été désigné comme le seul homme au Canada ayant des relations d'affaires avec le chemin de fer Canadien du Pacifique auquel devaient s'adresser toutes les injures de nos adversaires. L'un des directeurs les plus distingués de cette compagnie, lord Strathcona, jouit, depuis plusieurs années, de la confiance du gouvernement actuel. C'est lui qui nous représente au sein même de ce vaste empire, en remplissant les fonctions de haut-commissaire canadien à Londres. Parce qu'il est un des directeurs du Pacifique, a-t-on jamais prétendu que son opinion pouvait être faussée dans des questions intéressant le bien public au Canada, même lorsque la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique se trouvait concerné ? Pas du tout. Dès leur arrivée au pouvoir les ministres actuels ont cru qu'il était convenable—et le public les a approuvés sur ce point—de faire conférer la dignité de chevalier au directeur gérant du chemin de fer Canadien du Pacifique, sir Thomas Shaughnessy, qui est digne de cet honneur, parce que, en sa qualité de directeur de cette compagnie, il a été associé aux affaires du pays ; il est devenu sujet britannique et il a fait preuve d'une grande habileté dans l'administration de ce magnifique chemin de fer. Il avait droit à cette marque de confiance de la part de son souverain.

Aussi, personne n'a trouvé à redire lorsque le gouvernement actuel a recommandé que cet honneur fût conféré à cet homme distingué. Nos adversaires citent de temps à autre, et avec plaisir, l'opinion de sir Sandford Fleming, un autre directeur du chemin de fer Canadien du Pacifique. Pourquoi ? Parce qu'ils croient pouvoir trouver des excuses en faveur du projet qu'ils nous soumettent, dans certaines déclarations de sir Sandford Fleming. Ce dernier, lord Strathcona et sir Thomas Shaughnessy sont directeurs de la Compagnie du Pacifique ; cela ne les empêche pas de jouir de la confiance du peuple ; leur opinion est citée avec complaisance. Mais parce que mon honorable collègue a eu la hardiesse de condamner le projet soumis par le gouvernement, on considère ses relations avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique comme établissant une barrière qui l'empêche de jouir de la confiance qu'il mérite ; ses paroles ne sont pas considérées comme elles devraient l'être, vu la situation qu'il occupe dans le monde financier du Canada.

J'ai dit que les membres de la droite citaient, en l'approuvant, l'opinion de sir Sandford Fleming. Le prédécesseur de l'honorable chef du gouvernement, à la tête du parti libéral, feu Alexandre Mackenzie, attachait beaucoup d'importance à l'opinion de M. Fleming, lors de la discussion dont j'ai parlé et qui s'est faite au cours de la session de 1879. Il citait, à cette occasion l'opinion de M. Fleming dans les termes suivants :

> Supposons que nous finissions le chemin en sept ans ; d'après M. Fleming,—en admettant qu'il soit une autorité compétente en la matière, et je crois qu'il est resté au-dessous de la marque,—il est tout simplement impossible de s'attendre à ce que le chemin fasse de quoi payer ses frais d'exploitation avant que son revenu soit d'au moins trois millions de dollars par année, et que la population du territoire parcouru se soit maintenue. M. Fleming suppose que ces frais d'exploitation peuvent atteindre le chiffre de huit millions de dollars, auquel il faut ajouter la quote-part annuelle des frais de renouvellement de la voie. Il faudra renouveler s traverses et les rails, à peu près tous les huit ou dix ans. Sans doute, si l'on se sert de rails d'acier au lieu de rails de fer ce renouvellement sera beaucoup plus fréquent.

Cette déclaration fut faite en 1879 et, si je ne me trompe, le chemin de fer Canadien du Pacifique fut terminé en 1886. Sir Sandford Fleming déclarait qu'à moins que trois millions de colons ne fussent transportés dans cette région inhabitable, il était complètement impossible d'espérer que ce chemin de fer pourrait payer ses dépenses d'exploitation. M. Mackenzie a commis alors l'erreur que nos adversaires font aujourd'hui. Il a cité l'opinion de M. Fleming ; ce que la droite fait maintenant. Quinze ans après la construction de cette voie ferrée, en 1901, alors que la population de la Colombie Anglaise, des Territoires du Nord-Ouest, du Manitoba, de l'Algoma et du Nipissing et de la région traversée par ce chemin de fer, depuis le lac Nipissing jusqu'au littoral du Pacifique, n'atteignait pas le quart de trois millions d'habitants, c'est-à-dire 750,000 âmes, qu'avons-nous constaté ? En 1901, les revenus bruts de cette voie ferrée s'élevaient à $30,000,000 et le profit net à $18,000,000. Quinze ans après la pose du dernier rail, alors que la population de cette partie du pays n'atteignait pas le quart de ce qu'elle devait être, d'après M. Fleming, pour que cette route payât les dépenses de son exploitation, on constate un excédent de recettes d'au moins $5,750,000.

Et, M. l'Orateur, les hommes qui alors s'appuyaient sur l'opinion de sir Sandford Fleming comme ceux qui, aujourd'hui, suivent leur exemple, agissaient ainsi, non parce que M. Fleming est directeur du chemin de fer Canadien du Pacifique, mais parce qu'ils croient que les déclarations de cet homme sont d'accord avec leurs propres vues et sont favorables à la politique qu'ils ont

exposée au peuple du Canada. On se rappelle qu'à la dernière session du parlement, on s'est addressé à maintes reprises à sir William Van Horne, le président du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour l'engager à accepter la présidence de la commission chargée d'étudier les moyens de transports. Le discours du trône nous annonçait que cette question compliquée et importante devait être soumise à une commission. Qui a-t-on voulu choisir comme président de cette dernière ? Sur qui a-t-on jeté les yeux pour nous diriger, nous éclairer et nous guider dans la solution de ce grand problème ? Le gouvernement ne pouvait régler cette question lui-même et il avait déjà montré son incapacité à trouver une solution. Aussi avait-il décidé de faire régler cette question par une commission. Les " Débats " en font foi, à maintes reprises, lorsque l'opposition lui demandait pourquoi cette commission n'était pas encore nommée, le gouvernement répondait : Nous essayons de nous assurer les services de sir Van Horne comme président. Ses relations avec le Pacifique l'auraitent-elles rendu indigne d'agir au nom du gouvernement, pour l'avantage du peuple canadien, dans cette matière importante ? Aucunement. Je dis donc, si j'en juge d'après le passé de nos adversaires, du premier jusqu'au dernier, qu'ils n'ont pas le droit d'accuser un membre de l'opposition d'agir par préjugé ou d'une manière détournée, parce qu'il se trouverait intéressé dans une grande compagnie de chemin de fer ou dans une importante institution financière du pays. Ce sont des Canadiens qui possèdent, exploitent et administrent le chemin de fer Canadien du Pacifique. Cette grande compagnie a fait plus pour ouvrir à la colonisation, développer et consolider toutes les parties du Dominion que toute autre institution qui a jamais existé. Au lieu d'être méprisés, les hommes qui ont aidé le développement de cette compagnie, qui lui ont permis d'occuper la haute position qu'elle tient maintenant, devraient être cités comme des modèles dignes de la confiance et de l'appui de tout Canadien non préjugé, quel que soit le parti politique auquel il appartient. En ma qualité de simple membre de l'opposition conservatrice, je suis choqué des imputations dont on a chargé mon honorable collègue, le député de Toronto-ouest (M. Osler). Je déclare ici, que, qu'il soit ou non intéressé dans le chemin de fer Canadien du Pacifique, son opinion mérite d'être prise en considération surtout lorsqu'il s'agit d'une question de ce genre, à cause de la position qu'il occupe comme directeur d'une grande compagnie de chemin de fer du pays. L'honorable député est responsable a ses électeurs des opinions qu'il exprime ici, et celles-ci seront encore considérées, alors que celles de nos adversaires seront oubliées depuis longtemps. On ne s'est pas attaqué seulement à l'honorable représentant de Toronto-ouest, mais l'honorable chef de l'opposition a été l'objet d'attaques déloyales. Il existe une espèce de seiche dont la seule arme de défense consiste en un fluide noirâtre que ce poisson répand contre ses ennemis, afin de protéger sa retraite. C'est peut-être ce fait qui a donné l'idée à certains membres de la droite d'attaquer, comme ils l'ont fait, le chef de l'opposition et l'honorable député de Toronto-ouest. Mais, M. l'Orateur, ces tactiques indignes ne servent de rien. Ceux qui sont ainsi attaqués sont trop bien connus, ils occupent une position trop enviable dans la confiance et l'affection du peuple canadien pour que leur caractère élevé puisse être détruit par des attaques de ce genre, d'où qu'elles viennent. L'honorable député d'Annapolis, j'ai le regret de le dire, s'est trouvé le premier à pécher sous ce rapport. Il a osé dire :

> Je dis que nous, qui apartenons aux provinces maritimes, nous avions droit de cimpter, et nous comptions en effet recevoir l'appui unanime des représentants des provinces maritimes qui siègent à la gauche de l'Orateur, et nous avons été désappointés de les voir abandonner l'attitude qu'ils avaient prise. Nous avions surtout lieu de compter sur la coopération cordiale de l'hinorable chef de l'opposition, qui représente Halifax, une division électorale plus intéressée que toute autre division du Dominion à la construction de ce chemin. Monsieur l'Orateur, j'ai été désappointé de ne pas recevoir cet appui. . .
>
> Je suis surpris qu'il puisse se trouver ici un député des provinces maritimes refusant d'aider le gouvernement, dans toute la mesure du possible à réaliser ce projet. Les provinces maritimes doivent beaucoup au gouvernement actuel ; lorsqu'il a décidé de construire cette section de l'est il a yris une attitude héroique et a joué son sort. Nous lui sommes donc reconnaissants et nous le prouverons pas nos votes à la prochaine électiin générale.

L'honorable représentant de Hants (M. Russell) n'a pas manqué d'attaquer son collègue distingué dans la représentation des provinces maritimes et l'honorable chef de l'opposition. Il a dit :

> Le député d'Annapolis et le ministre de l'Intérieur l'ont déjà dit, et je le répète, nos sommes prêts à faire face à cette situation. Nous membres, de la provinces de la Nouvelle-Ecosse, nous y sommes prêts assurément.

Voilà ceux qui protestent contre les appels aux sentiments nationaux ; qui nous ont accusés, nous, représentants d'Ontario, d'avoir recours à ces moyens. Ils veulent faire croire que le chef de l'opposition n'est pas loyal aux intérêts du pays tout entier. Evidemment, il ne leur appartient pas de porter de telles accusations, lorsqu'il s'agit d'une question nationale aussi importante. M. l'Orateur, il ne s'agit pas simplement du succès d'un parti; une grande entreprise nationale est en jeu, et nous devrions, ce me semble, laisser de côté tous ces moyens fallacieux, pour nous adresser au bon sens, à l'intelligence et au patriotisme du peuple de ce pays. J'espère que ces appels ne seront pas entendus. Quant à moi, j'appuierai l'attitude du

chef de l'opposition non pas—ce qui n'est pas vrai—parce qu'il ne défend pas l'intérêt des provinces maritimes, mais parce que la politique qu'il a énoncée sera à l'avantage de toutes les parties du Canada, dans cette période critique de notre histoire.

Quels sont donc ces députés qui se disent prêts à soutenir la lutte sur ce point dans la Nouvelle-Ecosse et dans les provinces maritimes ? Je ne voudrais pas employer des termes trop violents à leur endroit, mais il est notoire—et vous le savez probablement mieux que moi, M. l'Orateur—que ces deux députés recherchent des positions lucratives qui les mettront à l'abri quand sonnera l'heure de la lutte, c'est-à-dire après la prorogation de cette législature. Il est noble et digne de ces députés de venir dire : Nous, habitants des provinces maritimes, nous devrons toujours de la reconnaissance à ce gouvernement pour tout ce qu'il a fait pour nous—et surtout pour ce que nous espérons qu'il fera—dans cette grande entreprise de la construction d'un chemin de fer transcontinental, et nous sommes prêts pour la lutte.

Je veux démontrer, si possible, d'après ce qu'ont avancé les ministres, que l'honorable chef de la gauche a toujours eu en vue l'intérêt et le bonheur des provinces maritimes. L'an dernier, l'honorable ministre de la Justice, en réponse à mon honorable leader, disait, page 9275, v.f. des " Débats " :

Avec ses 1,500 ou 1,600 millesc de parcours l'Intercolonial a co*té au pays environ 7$0,-000,000, et son exploitatiin se solde par un découvert net de $5,281,000 ; et cependant l'opposition demande que nous le prolongions jusqu'à Parry-Sound. Ces chiffres parlent assez éloquemment par eux-mêmes pour que je m dispense de faire d'autre réponse au chef d l'opposition.

Le chef de l'opposition était un traître ; il sacrifiait les intérêts des provinces maritimes, parce qu'il voulait faire de l'Intercolonial, non pas une voie ferrée servant d'embranchement, mais une ligne directe de la baie Georgienne au Manitoba et au littoral du Pacifique. Le ministre de l'Intérieur parlant de l'honorable leader de la gauche, a dit :

Et c'est la seule objection qu'il a pu soulever, savoir qu'il serait cinstruit comme faisant partie de l'Intercolonial, et non comme faisant partie de la ligne du Grand-Tronc-Pacifiuque.

C'était le prolongement de North-Bay vers l'est. Ces extraits des discours prononcés par les membres de la droite démontreront à l'honorable député qui s'attaque au chef de l'opposition que ce dernier s'occupe des intérêts des provinces maritimes, parce que, bien loin de faire de l'Intercolonial une voie ferrée à raccordements, il voulait que ce chemin de fer fût prolongé, afin de faire face aux exigences du trafic du pays.

L'honorable député d'Annapolis (M. Wade) est présent ici et je veux citer une autre partie de son discours :

Le chef de l'opposition a cherché à nous démontrer que, cet hiver, l'Intercolonial avait transporté du grain avec profit à Halifax et à Saint-Jean. Cet hiver on a essayé à faire expédier le grain de ces endroits que l'on fait desservir par l'Intercolonial. On n'a pas réussi, parce que, tiut en ayant assez de steamers disponibles on a trouvé que l'Intercolonial ne s'étendait pas assez dans l'ouest pour s'assurer le transport du blé.

Telle est la raison pour laquelle l'honorable député d'Annapolis (M. Wade) et les honorables députés de la gauche ont attaqué l'honorable chef de l'opposition M. R. L. Borden. Ils l'ont attaqué parce qu'il voulait assurer à tout jamais le prolongement de l'Intercolonial dans l'ouest, aux ports de Saint-Jean et Halifax tout le trafic que ce chemin pourrait transporter pour enrichir ces ports. C'est probablement la raison pour laquelle l'honorable député d'Annapolis a si violemment attaqué l'honorable chef de l'opposition, car il doit savoir que le proposition du chef de l'opposition assurerait à l'Intercolonial des raccordements qui lui permettraient de faire plus de trafic ? S'il sait cela comment peut-il voter contre la politique du chef de l'opposition en faveur d'une politique dons le résultat sera très douteux pour les ports des provinces maritimes que l'honorable député (M. Wade) désire, sans doute, voir prospérer ?

L'honorable député de Hants (M. Russell) a dit :

Il prétend vouloir un contrat en vertu duquel la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique soit obligée de transporter le grain, entièrement par territoire canadien et par des ports canadiens sur les marchés du monde, que cet itinéraire ait été tracé ou non.

Je pourrais ne pas en dire davantage parce que si ce passage interprète fidèlement l'attitude du chef de l'opposition, comment l'accuser d'agir contre les intérêts des provinces maritimes ? Comment peut-on espérer que les électeurs de ces provinces vont voter contre le chef de l'opposition.

Il prétend vouloir un contrat en vertu duquel la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique soit obligée de transporter le grain, entièrement par territoire canadien et par des ports canadiens sur les marchés du monde, que cet itinéraire ait été tracé ou non.

Si ce but peut être atteint, si cet arrangement peut être fait, quels bénéfices en retireront les provinces maritimes ? L'effet ne serait-il pas de diriger le trafic vers leurs ports ? Est-ce que tout le pays que traverse l'Intercolonial ne retirerait pas de bénéfices du plan que le chef de l'opposition veut faire accepter, d'après l'honorable député de Hants (M. Russell). L'honorable député méprise et raille la proposition du chef de l'opposition, il dit :

A-t-on jamais entendu une proposition semblable ? A-t-on jamais entendu dire que l'on peut obliger un expéditeur à expédier des marchandises par une route plutôt que par une autre, ou d'une manière qu'il considère con-

traire à ses intérêts : Sûrement non. Ce serait du paternalisme insensé.

On exalte comme l'action d'un véritable homme d'Etat le fait de construire entièrement au frais du pays la division de Moncton à Winnipeg et de garantir les trois quarts du coût total du chemin depuis Winnipeg jusqu'à la côte du Pacifique. Mais on dit que c'est du patriotisme insensé de la part du chef de l'opposition de demander qu'en considération des énormes avantages que ce contrat apporte à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, que celle-ci transporte par territoire canadien jusqu'aux ports maritimes du Canada tout le trafic qui prendra naissance sur son chemin dans l'ouest. Si l'honorable chef de l'opposition propose un arrangement de cette sorte, il est le bienfaiteur et non pas l'ennemi des provinces maritimes, et je suis certain que lorsque l'électorat de ces provinces s'apercevra qu'on a voulu le tromper au sujet de l'attitude de l'honorable chef de l'opposition dans cette affaire, il s'empressera d'approuver sa proposition et il reviendra des élections avec un bien plus grand nombre de partisans qu'il n'en a aujourd'hui. Si au lieu de construire le chemin de fer de Québec ou de Moncton jusqu'à North-Bay le gouvernement avait, en considération des avantages énormes qu'il accorde aux autres chemins de fer, exigé que tout le trafic d'exportation du Manitoba et de l'ouest fut remis à l'Intercolonial à Québec, nous aurions économisé le coût de la construction de cette partie de la division est, et nous aurions apporté une quantité additionnelle considérable de trafic à l'Intercolonial dont ce chemin sera privé à tout jamais.

Le gouvernement a montré qu'il appréciait les capacités de l'honorable M. Blair en le nommant à la charge la plus importante dans le Canada qui ait été rempli par un Canadien. M. Blair pourra dans sa nouvelle position exercer plus d'influence pour le soulagement des exportateurs et des importateurs du pays que tout autre homme au Canada, s'il veut bien remplir ses devoirs, et l'honorable premier ministre nous a dit qu'il le croyait compétent à les remplir.

Or, l'honorable M. Blair dans son discours sur le transcontinental, l'année dernière, n'était point d'avis que cet échange de trafic fût du paternalisme insensé, ainsi que le dit l'honorable député de Hants (M. Russell). Voici ce que l'honorable M. Blair disait :

Lorsque l'on a discuté cette question au comité des chemins de fer, et lorsque j'ai formulé mon objection, j'ai profité de l'occasion pour demander à M. Hays, le gérant du chemin de fer du Grand Tronc, s'il était d'avis qu'il y aurait la moindre opposition de sa part ou de la part de la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique à ce que l'on fit avec le chemin de fer Intercolonial un arrangement équitable, juste et raisonnable pour le transport de tout le trafic qu'il pourrait avoir à expédier de Québec à Halifax et Saint-Jean, et la réponse de M. Hays a été : Pas la moindre difficulté possible.

Or, en vertu de cet arrangement, le trafic pourrait être transporté tout aussi avantageusement par le chemin de fer Intercolonial et aussi profitablement pour tous les intéressés ; je dirai même plus avantageusement et d'une façon plus profitable qu'il ne saurait être transporté par aucun nouveau chemin de fer qui pourrait être construit ou par tout moyen autre que par celui du chemin de fer Intercolonial.

Voilà ce que pense l'honorable M. Blair. M. Blair condamne aussi la précipitation avec laquelle le gouvernement a passé ce contrat avec le Grand-Tronc-Pacifique. Il montre que le gouvernement s'est trop hâté, qu'il n'a pas songé à protéger les intérêts qu'il aurait dû protéger, et qu'il aurait pu protéger ceux de l'Intercolonial s'il avait montré plus de soin et de prévoyance. Voici ce qu'il disait:

J'ose affirmer que cette proposition n'a pas été faite à la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique. Je ne crois pas qu'elle ait jamais été faite au comité des chemins de fer de la Chambre des communes. Je crois que si elle lui eût été faite, il l'eût accepté volontiers ; il eût été heureux d'accepter un plan de cette nature afin de n'être pas forcé, par un bail ou autrement, d'exploiter cette ligne qui est maintenant projetée. Il suffirait d'intercaler dans le bill un article, ou si vous le préférez, vous pourriez en arriver à une entente avant que d'engager le gouvernement d'une façon irrévocable à l'exécution de l'entreprise ; vous auriez pu vous entendre avec les directeurs du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, et régler cette affaire d'une façon finale et complète.

La proposition du chef de l'opposition, M. l'Orateur, contient des choses que l'honorable M. Blair disait pouvoir être faites très aisément, et si en l'acceptant nous évitons la construction d'un autre chemin depuis Québec jusqu'à Moncton et nous donnions à l'Intercolonial le trafic qui passera sur le nouveau chemin, si réellement la proposition du chef de l'opposition doit produire ce résultat, s'il essaye d'amener un état de choses que M. Blair a jugé possible, je demande à la Chambre et au pays si le chef de la gauche n'est pas, par ce fait, un bienfaiteur des provinces maritimes.

Il ne peut y avoir de doute à ce sujet. Je suis certain que lorsqu'il s'adressera aux électeurs de son comté et de sa province ceux-ci sauront apprécier les efforts qu'il a faits pour eux. Mais le second député d'Halifax (M. W. Roche) a cru devoir attaquer l'honorable chef de l'opposition, de même que l'honorable M. Blair. Il a dit :

Supposons que nous adoptions la proposition du chef de l'opposition, et que nous prolongions l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, jusqu'à Depot-Harbour, par le Canada-Atlantique, comment fera-t-on pour transporter le grain en hiver ? Pourrait-on utiliser la voie des lacs en hiver ? Il a vu lui-même l'absurdité de la proposition.

C'est là tout ce que l'honorable député d'Halifax a pu répondre à l'honorable chef de l'opposition, dont la proposition est de prolonger le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Depot-Harbour. Cette proposition est-elle si absurde, après tout ? M. Blair ne le croyait pas. Cet homme que l'on nous a dit être le meilleur expert en questions de chemins de fer qu'il y eût au pays, qui possède toutes les qualités nécessaires pour devenir président de la commission des chemins de fer, a pensé justement le contraire. Ses connaissances dans les questions de transport ne sont peut-être pas aussi grandes que celles de l'honorable député junior d'Halifax. Il est un fait connu que M. Blair, sinon aussitôt qu'il est devenu ministre des Chemins de fer, certainement aussitôt après que l'Intercolonial fut prolongé jusqu'à Montréal, a parlé de prolonger le même chemin jusqu'à la baie Georgienne, et l'on n'a pas entendu un seul député de l'opposition dire un mot de protestation. C'est un fait connu aussi que les honorables députés de la droite n'ont jamais parlé du prolongement de l'Intercolonial, autrement que pour approuver les opinions et sentiments de M. Blair. Mais dès que le chef de l'opposition propose le prolongement de l'Intercolonial jusqu'aux grands lacs afin que par ce moyen le réseau de l'Etat obtienne sa part de l'énorme trafic du grain qui va toujours en augmentant depuis les bords de la baie Georgienne jusqu'à Halifax et Saint-Jean, le jeune député d'Halifax lui dit que sa proposition est absurde, d'une absurdité qui apparaît immédiatement à tous ceux auxquels elle est soumise. Mais nous laisserons aux électeurs d'Halifax le soin de dire si le prolongement de l'Intercolonial, entreprise avec laquelle sont si intimement liés les intérêts d'Halifax et Saint-Jean, est une proposition aussi absurde que le prétend le second député d'Halifax. Mon honorable ami de Hants (M. Russell) était il n'y a pas bien longtemps un partisan enthousiaste du prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, bien que cela puisse paraître difficile à croire aujourd'hui d'après ses derniers discours. Je crois qu'à cette époque il représentait la ville d'Halifax. Pensait-il différemment lorsqu'il représentait la ville d'Halifax qu'il pense aujourd'hui? Je ne suis pas prêt à le dire, mais ce que je sais, c'est que ses discours sont là pour prouver qu'il a fortement prêché en faveur du prolongement de l'Intercolonial depuis Montréal jusqu'à Depot-Harbour. Quand, il y a quelques années, le "Toronto World" a annoncé que M. Blair avait l'intention de prolonger l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne par l'achat du Canada-Atlantique, l'honorable député s'empressa de publier une lettre approuvant cette politique. Ce serait malheureux si nous n'avions pas conservé cette lettre. Voici ce qu'il disait alors—c'est-à-dire lorsque les journaux ont annoncé que le gouvernement avait l'intention d'acheter le Canada-Atlantique pour prolonger l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne :

J'espère que, s'il y a quelques moyens d'accomplir cet objet, le gouvernement ne négligera pas de les prendre. Le prolongement à Montréal a été tout simplement la conséquence de l'achat de la section de Lévis à la Rivière-du-Loup, et le prolongement jusqu'aux grands lacs ne serait que la conséquence logique de ce qui est déjà fait.

Comment se fait-il que mon honorable ami ne disait pas alors que cette politique était absurde ? Que s'est-il passé depuis chez lui pour lui faire voir cette proposition comme absurde ? Il était de bonne politique, il y a trois ou quatre ans, de prolonger l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, et qu'est-il arrivé depuis pour que cette politique soit mauvaise aujourd'hui ? Il serait malheureux de ne pas avoir cette lettre de l'honorable député, car elle appuie ce que nous avons souvent proclamé nous-mêmes. Elle prouve qu'il contredit aujourd'hui ce qu'il disait hier, et qu'il est encore prêt à abandonner demain la politique qu'il proclame aujourd'hui sans donner aucune raison suffisante de son changement d'opinion. Je crois pour ma part qu'il vaut mieux entrer dans la bonne voie que de s'entêter dans sa première idée ; mais c'est aux honorables députés de la droite à prouver qu'ils ont raison de critiquer aujourd'hui ce qu'ils approuvaient hier. Laissez-moi citer encore un passage des observations de l'honorable député de Hants :

Un jour viendra sans doute, si nous ne voulons pas abandonner le but qui a présidé à la construction de notre chemin national, que ce chemin transportera tout le long de l'année les produits de nos prairies de l'ouest destinés à l'exportation par un port canadien pour l'Europe.

Je ne dis pas que même maintenant ces ambitions patriotiques ne peuvent pas être réalisées, mais il est parfaitemnt clair que si le gouvernement met à exécution son projet actuel, le chemin de fer Intercolonial sera dans une situation très désavantageuse pour faire concurrence aux autres chemins pour le trafic de l'ouest.

M. Blair a expliqué il y a quelques jours à la chambre de commerce d'Halifax qu'il était improbable que le Grand Tronc et le Canadien du Pacifique remettraient jamais à l'Intercolonial à Montréal une portion considérable de leur trafic, pas même une petite portion. Le Pacifique Canadien continuera à transporter lui-même par son chemin jusqu'à Saint-Jean le grain qu'il lui arrivera à Montréal, et le Grand Tronc continuera à transporter de même par son chemin jusqu'à son terminus océanique à Portland, tout le trafic qui lui arrive à Montréal.

C'est ainsi que parlait l'honorable député ; et il conclut :

En ce qui concerne ce trafic, l'Intercolonial devra continuer à jouer un rôle effacé tant qu'il ne pourra pas pénétrer au cœur des grands centres de distribution du grain de l'ouest. Ce n'est qu'alors qu'il sera en état de pouvoir faire concurrence sur un pied d'égalité aux grands

chemins de fer rivaux pour le transport des grains du Canada. Si quelqu'un a un meilleur moyen à proposer pour atteindre ce but que l'achat du chemin de fer de Parry-Sound, il devrait le dire.

Je crois, M. l'Orateur, que je devrais céder maintenant la parole à l'honorable député de Hants (M. Russell) afin qu'il nous donne une explication de cette volte-face, du grand changement qui s'est opéré dans son opinion depuis qu'il a écrit et publié cette lettre.

Il serait intéressant de l'entendre expliquer son attitude actuelle, après s'être prononcé aussi fortement, en s'appuyant sur des raisons commerciales, patriotiques et nationales, en faveur du projet que l'honorable chef de l'opposition offre aujourd'hui au pays.

J'ai encore un mot à ajouter sur cette question. Le ministre de l'Intérieur et quelques autres députés qui ont pris part à ce débat ont prétendu que la trop grande longueur de l'Intercolonial ôtait toute utilité à ce chemin de fer et qu'il fallait en construire un autre côté. Le ministre de l'Intérieur l'autre jour a fait la comparaison de la longueur des deux routes proposées ; d'après le plan du chef de l'opposition de continuer l'Intercolonial à l'ouest de Winnipeg jusqu'à la côte du Pacifique la route serait de 327 milles plus courte que d'après le plan du gouvernement. Avec le ministre de l'Intérieur les honorables députés de Hants et d'Annapolis ont pris sur leurs épaules le manteau de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton). Ils sont aujourd'hui les principaux interprètes du cabinet en matière de chemins de fer en dehors des ministres. L'honorable député de Hants, faisant valoir l'année dernière les avantages d'une route plus courte, a cité le discours de l'honorable député de Victoria-nord (M. Sam. Hughes) qui disait qu'une différence de 300 ou 400 milles dans la longueur du chemin ne causait pas un différence dans les prix de transport. Et le député de Hants a approuvé cela et a dit :

> Tous ceux qui connaissent quelque chose en fait de chemins de fer savent cela parfaitement.

L'année dernière les amis du gouvernement prétendaient que lorsqu'il s'agissait d'un transcontinental comme celui que nous discutons aujourd'hui, trois ou quatre cents milles de parcours ne faisaient pas une grande différence dans ces tarifs. C'est ce que disait l'honorable député de Victoria, et l'honorable député de Hants l'approuva. Lorsqu'on demanda à ce dernier pourquoi, si tel était le cas, il n'approuvait pas le projet de remettre le trafic à l'Intercolonial à Québec, au lieu d'insister sur la continuation d'un autre chemin pour transporter ce trafic aux provinces maritimes, il répondit :

> L'Intercolonial est dans des conditions différentes. C'est en quelque sorte, un réseau inachevé qui ne pénètre pas dans les grands centres de l'ouest, et le principe que j'ai posé ne s'applique pas à une ligne tronquée mais à une ligne de long parcours.

De sorte que l'honorable député avait des réponses à toutes les objections, ce qui ne l'empêche pas aujourd'hui de s'unir à l'honorable député d'Annapolis (M. Wade) pour critiquer le chef de l'opposition qui veut faire de l'Intercolonial, en le prolongeant dans l'ouest, un facteur des plus importants dans la réglementation des tarifs pour toujours au Canada. Que dit la motion du chef de l'opposition ?

> 2. L'extension de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne et de là jusqu'à Winnipeg, et le prolongement et l'amélioration du réseau des chemins de fer de l'Etat dans la province de Québec et dans les provinces maritimes.

Les provinces maritimes et tout le pays approuveront certainement cette politique, et malgré toutes ces attaques contre le chef de l'opposition, attaques que je qualifie d'injustes, le pays appréciera les services et les sacrifices qu'il fait, et lorsque le temps viendra il le portera au pouvoir. Dans les provinces maritimes, les amis du gouvernement représentent le chef de l'opposition sous un faux jour, et ils l'accusent de méconnaître les intérêts de ces provinces; dans l'Ouest, on suit la même tactique et on l'accuse de méconnaître les intérêts de l'Ouest, et spécialement ceux de la ville de Winnipeg. Pendant la dernière session l'honorable chef de l'opposition a défini son attitude bien clairement, et je veux répéter ici ce qu'il disait alors. Il réfutait victorieusement les attaques injustes des membres de la droite, et définissait d'une façon très claire son attitude de l'année dernière et celle de cette année au sujet des raccordements de ce nouveau chemin avec Winnipeg et les territoires de l'ouest. Voici ce qu'il disait à l'appui de son amendement :

> La troisième proposition que je désire soumettre à la Chambre, à titre de bonne politique, serait de réduire les rampes de l'une ou des deux voies qui relient Winnipeg à Fort-William, à la condition d'obtenir le droit entier de réglementer les tarifs et que le chemin de fer du Grand Tronc comme l'Intercolonial aient des privilèges de parcours sur ces voies de Fort-William à Winnipeg . . . . il donnerait au public la faculté d'établir les tarifs par le simple fait que l'Intercolonial aurait le droit de se rendre à Winnipeg. Ce plan permettrait au public de posséder et d'exploiter sa propre voie depuis l'ouest jusqu'au littoral, dans le cas de tarifs abusifs, ou dans le cas où la commission des chemins de fer ne réaliserait pas nos espérances dans la régulation et l'établissement des tarifs, ou dans le cas ou le développement du pays, d'ici à quelques années, tendrait à justifier cette politique. . . . Je considère qu'il est de la plus haute importance de prolonger l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, afin d'obtenir une proportion aussi considérable que possible du trafic de l'ouest pour le chemin de fer national, jusqu'à nos ports canadiens de Montréal, de Québec et des provinces maritimes.

Ces passages prouvent clairement, je crois, que l'honorable chef de l'opposition n'a ja-

mais songé à ignorer ou éviter la grande ville de Winnipeg dans le prolongement proposé de l'Intercolonial jusqu'à la côte du Pacifique, et il faut que les journaux libéraux soient bien à court d'arguments pour soutenir des obligations aussi fausses contre le chef de l'opposition.

J'ai encore quelques mots à ajouter concernant ces attaques contre l'honorable chef de l'opposition. Lorsque M. Blair remit son portefeuille de ministre des Chemins de fer et Canaux, le premier ministre choisit pour lui succéder celui qu'il croyait le plus en état de remplir les devoirs importants et responsables que M. Blair remplissait dans le cabinet. Il choisit l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) dont M. Blair avait été, dit-on, le parrain politique. L'honorable député de Westmoreland était certainement un grand admirateur de M. Blair ; il avait autrefois approuvé sa politique et pris la même attitude que lui au sujet du prolongement de l'Intercolonial que M. Blair proposait. Je veux rappeler des faits à la mémoire de l'honorable député en citant quelques extraits du discours qu'il a prononcé dans la Chambre des communes, il y a deux ans, le 25 avril 1902 :

Le chemin de fer Intercolonial constitue un des meilleurs actifs que le Canada ait jamais eus... Lorsque les fondateurs de la Confédération ont jeté les bases de l'union des provinces qui constituaient alors le Canada, ils se sont dit qu'un excellent moyen de les unir serait la construction de ce chemin de fer. . . . Ils doivent avoir songé que plus tard, lorsque le Canada comprendrait les vastes territoires de l'ouest, qu'il serait essentiel que le chemin fût prolongé plus loin que les rives du Saint-Laurent pour unir les nouvelles provinces aux anciennes. J'ose prédire que le chemin Intercolonial sera un capital qui nous donnera de gros dividendes. . . . . Ce serait la justification des efforts que fait l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) pour mettre ce réseau sur un pied d'efficacité digne du Canada. C'était un tramway quand il l'a pris et il en a fait un chemin de fer. Il l'a outillé d'une manière qu'il n'est pas nécessaire de décrire. Nous avons là une preuve de la valeur des efforts que l'honorable ministre (M. Blair) a déployés pour empêcher la réalisation du plan ou de ce qui semblait le résultat d'un plan arrêté de négliger l'exploitation d'une partie au moins de l'Intercolonial... Si les conditions de la confédération doivent être exécutées dans leur entier——

J'appelle tout spécialement votre attention sur ce paragraphe, M. l'Orateur.

Si les conditions de la confédération doivent être exécutées dans leur entier ; si l'Intercolonial doit être prolongé, il avancera vers l'ouest d'année en année jusqu'à ce qu'il atteigne les prairies, et nos ports de mer seront les ports d'expédition d'où seront exportés les riches produits de l'ouest canadien.

L'honorable député prononçait là des paroles prophétiques. Il devinait les projets formés par les fondateurs de la confédération au sujet de l'Intercolonial qui dans leur esprit n'aurait complètement rempli l'objet auquel on le destinait que lorsqu'il aurait uni entre elles, non seulement les anciennes provinces mais les nouvelles, et fait du Canada un tout homogène. L'honorable député de Westmoreland a prêché autrefois cette politique, mais aujourd'hui il n'en veut plus. Quand donc les honorables députés de la droite cesseront-ils de changer d'opinion. Ils devraient du moins nous faire connaître les raisons de ces changements. Dante a mis audessus de la porte d'un des cachots des prisons infernales l'inscription suivante :

Que ceux qui entrent ici abandonnent toute espérance.

N'y aurait-il pas au-dessus de la porte du cabinet une inscription de même genre se lisant comme suit :

Que ceux qui entrent ici laissent leurs principes à la porte.

En entrant dans ce cabinet un ministre doit-il oublier toutes ses promesses et abandonner les opinions et les principes qu'il a proclamés autrefois ? On ne devrait pas donner à cette Chambre de spectacle de ce genre. Voici donc un député appelé à prendre un portefeuille très important, un député qui, il y a moins de deux ans, était un partisan ardent du prolongement de l'Intercolonial dans l'ouest, et qui encore l'année dernière, ainsi que l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) l'a démontré en le citant, s'est déclaré ouvertement en faveur de la possession des chemins de fer par le gouvernement et du prolongement de l'Intercolonial dans l'ouest. N'est-ce pas un spectacle étrange, en vérité, que le député de Westmoreland, parvenu à une situation si haute et si importante, se soit abstenu de paraître en cette Chambre pendant la plus grande partie de ce débat, et qu'il n'ait pas ouvert une fois la bouche pour expliquer les motifs de sa volte-face, si vraiment il a changé d'opinion ? S'il a découvert qu'il avait tort de demander le prolongement de l'Intercolonial, il devrait être assez franc pour le dire, et s'il croit que le projet actuel est plus favorable, il devrait avoir le courage de le proclamer. Cet homme n'est pas juste envers la Chambre et le pays lorsqu'il renie ce qu'il a approuvé, et qu'il blâme ce que M. Blair a dit et fait jusqu'au moment de sa démission.

Encore quelques mots et j'ai fini. On a répété sur tous les tons que si l'on avait permis à la Compagnie du Grand Tronc d'exécuter le projet primitif, le résultat en aurait été que tout le trafic de l'Ouest passant par Winnipeg aurait été amené au réseau du Grand Tronc dans l'Ontario et de là expédié en Europe par voie de Portland. Mais voici ce que M. Hays disait le 8 mars 1904, à la dernière assemblée des actionnaires du Grand Tronc :

Nous transportons aujourd'hui entre quinze à vingt millions de boisseaux de grain, et l'année dernière nous en avons transporté vingt-quatre millions qu'à l'aide de notre réseau nous avons distribués sur différents points de la province d'Ontario jusqu'à Montréal ; ce trafic des grains constitue une partie très considérable de nos recettes. Pour conserver ce trafic il

nous faut prendre les moyens de nous l'attacher. . . . Nous allons perdre ce trafic si nous ne l'attachons pas à notre réseau, de sorte qu'aujourd'hui la question n'est pas de savoir quelle sera la situation si nous nous lançons dans cette entreprise, mais que sera-t-elle si nous ne le faisons pas. Telle est la question que cette assemblé doit décider aujourd'hui ; telle est la question que vous devez étudier sérieusement. Vos directeurs et vos administrateurs ont consacré dix-huit mois à l'étudier.

C'est là une des raisons pour lesquelles la Compagnie du Grand Tronc désirait tant continuer le premier projet. M. Hays dit qu'il veut conserver au Grand Tronc le trafic qui lui arrive par les ports de la baie Georgienne et que le chemin distribue aujourd'hui jusqu'à Montréal. M. Hays veut que le Grand Tronc pénètre dans l'Ouest afin d'y pouvoir aussi transporter le trafic considérable recueilli dans les provinces d'Ontario et Québec. M. Hays poursuit encore cette politique. Il n'en a pas dévié d'un cheveux depuis novembre 1902. Il essaie encore d'atteindre le but qu'il se proposait la première fois qu'il a annoncé que l'intention de la Compagnie du Grand Tronc était de pénétrer dans l'Ouest. Le 25 décembre dernier il disait :

Notre premier objectif est de relier l'est avec les grands lacs d'abord pour en avoir le trafic d'été, et ensuite pour donner à Winnipeg une communication avec l'est. L'ouest veut avoir de nouvelles voies de communication avec l'est et nous nous proposons de les lui donner aussi promptement que possible.

Lorsque la Compagnie du Grand Tronc aura, M. l'Orateur, fait ses raccordements avec les grands lacs et avec l'ouest, il est facile de voir ce qui arrivera. Tout le trafic qui viendra de Winnipeg à Port-Arthur par l'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique sera détourné du tronc principal. Ce trafic une fois rendu à Port-Arthur sera transporté de là sur des vaisseaux jusqu'à Midland et autres ports de la baie Georgienne, où il sera remis au réseau du Grand Tronc dans l'Ontario et trouvera sa sortie à Montréal ou à Portland. Je défie qui que ce soit de dire que ce n'est pas ce qui sera fait pendant la saison d'été, et la Compagnie du Grand Tronc aura obtenu, grâce au projet que nous soumet le gouvernement, tout ce qu'elle demandait en premier lieu au parlement. Si nous avions des doutes à ce sujet, le discours prononcé par l'honorable premier ministre d'Ontario, le 8 courant, lorsqu'il a présenté à la législature de cette province le projet relatif au Grand Tronc serait suffisant pour les dissiper. Voici ce que l'honorable M. Ross disait :

Le premier ministre explique que la proposition est d'accorder de l'aide à la construction d'un chemin de fer qui partirait d'un point sur les bords de la baie du Tonnerre et se dirigerait vers le nord-ouest sur une distance de 200 milles environ jusqu'à ce qu'il atteigne la ligne du Grand-Tronc-Pacifique. La subvention proposée est de $2,000 et 6,000 acres de terre par

mille. Il a été entendu que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique s'occuperait immédiatement de construire immédiatements cette ligne, qui reliera par les grands lacs la province d'Ontario avec Winnipeg quatre ou cinq ans avant que la ligne mère du Grand-Tronc-Pacifique soit terminée. Par ce chemin le Grand Tronc pourrait lui-même transporter dans l'ouest le trafic qu'il donne aujourd'hui au Pacifique Canadien à Port-Arthur. Il faut encourager la Compagnie du Grand Tronc à faire de Sarnia et de Goderich des ports de distribution dans le cœur même du Nord-Ouest. Il y aurait des steamers de la Compagnie du Grand Tronc qui navigueraient jusqu'à Port-Arthur, et des convois du Grand Tronc jusqu'à Winnipeg et autres points de l'intérieur. Un réseau de 2,600 milles dans l'est serait relié avec 2,600 milles de chemin de fer à l'ouest de Winnipeg. L'augmentation de trafic qui en résulterait fournirait du fret à tous les steamers sur les lacs. Le Grand Tronc retirerait alors les avantages du transport de long parcours qui est le secret du succès pour tous les chemins de fer.

Les raisons données par l'honorable premier ministre d'Ontario à l'appui de l'aide proposée démontrent, si une démonstation est nécessaire, que l'objet en vue est de permettre au Grand Tronc d'alimenter ses ports de la baie Georgienne avec le trafic de l'ouest. Il veut développer Sarnia, il veut développer Goderich. Pourquoi cela ? Sarnia et Goderich sont éloignés de plus de 500 milles de la ligne principale du Grand-Tronc-Pacifique, et ce projet du premier ministre d'Ontario a pour but de donner au chemin de fer du Grand Tronc les avantages de faire le trafic de long parcours en mettant son réseau d'Ontario et Québec en communication avec les lacs et avec Winnipeg. Et c'est là, M. l'Orateur, le projet que l'on voudrait faire accepter au peuple comme destiné à développer le commerce des ports des provinces maritimes et de toutes les parties du pays; tandis qu'en réalité on fait le jeu de la Compagnie du Grand Tronc aux dépens de la population du Canada, et aux dépens de cette province en particulier. Le gouvernement d'Ontario n'accorde ces subventions à la compagnie que pour lui permettre d'accomplir les projets qu'elle avait déjà formés elle-même. Le ministre de l'Intérieur dit :

Mais pendant les mois d'hiver, pendant les quatre mois et demi ou cinq mois que le matériel roulant serait inactif, et lorsque les navires viennent à nos ports et demandent des cargaisons, alors les chemins de fer transporteront du blé. Mon honorable ami sait que le Pacifique Canadien transporte des millions de boisseaux pour charger ses navires et que le Grand-Tronc-Pacifique aura une certaine partie de ce trafic en hiver.

De sorte que le seul bénéfice que nous pouvons espérer retirer de la dépense énorme que le gouvernement impose au pays, est l'espoir d'obtenir pour les ports d'Halifax et Saint-Jean une faible partie du trafic du grain qui serait transporté par voie de chemin de fer seulement depuis l'Ouest jusqu'aux côtes de l'Atlantique. Quelle proportion de la quantité totale du grain des-

tiné à l'exportation transportera-t-on par voie de fer seulement, suivant l'honorable ministre ? Quelle proportion du trafic général d'exportation des prairies de l'Ouest, trafic considérable et qui va toujours en grandissant, descendra par voie de fer exclusivement jusqu'à Saint-Jean ou Halifax ? Ce ne sera qu'une parcelle infime de la quantité totale. La grande masse du trafic descendra par voie mixte, et il n'y a dans le contrat que nous discutons depuis deux semaines aucune clause pouvant empêcher qu'il en soit ainsi. L'honorable ministre de l'Intérieur dit :

Mon honorable ami sait que le chemin de fer Canadien du Pacifique charroie déjà des millions de boisseaux de grains pour charger des navires.

Oui, la Compagnie du chemin de fer du Pacifique transporte ce grain pour charger ses navires qui viennent à Saint-Jean. Il faut du lest à ces navires, il faut compléter leur cargaison, mais la Compagnie du chemin de fer du Pacifique est dans une situation bien différente de la Compagnie du Grand Tronc parce que celle-ci n'expédie pas par les ports d'Halifax ou Saint-Jean, mais par Portland. C'est à ce port et non à Halifax ou à Saint-Jean que la Compagnie du Grand Tronc aura intérêt à porter son trafic de l'Ouest pour compléter la cargaison de ses navires, et la Chambre ne peut nier que quand bien même nous réussirions à faire amener un peu du trafic de l'Ouest à Saint-Jean ou Halifax, les wagons qui l'auront amené devront s'en retourner vides dans l'Ouest ou enlever à l'Intercolonial une partie de son trafic. Les honorables députés savent que chaque boisseau de grain et chaque wagon de fret que transportera le Grand-Tronc-Pacifique à Saint-Jean ou Halifax sera autant de perdu pour l'Intercolonial entre les provinces maritimes et la ville de Québec ou celle de Montréal. Il ne restera donc à l'Intercolonial que le trafic dans les deux sens entre Moncton et Saint-Jean ou Halifax. Ce n'est donc que pour pouvoir obtenir une partie du transport à longue distance, pendant quatre ou cinq mois de l'année en hiver jusqu'à Saint-Jean ou Halifax, que le gouvernement lance le pays dans une entreprise qui va coûter $150,000,000, dont la province d'Ontario aura à payer $60,000,000 et ainsi de suite. Si nous avons affaire à d'autres entrepreneurs de transport qu'à la Compagnie du Grand Tronc nous pourrions peut-être espérer garder pour les ports des provinces maritimes une partie considérable de ce trafic tout par voie ferrée, mais, je le répète, et tout le monde doit le savoir, tous les intérêts de la Compagnie du Grand Tronc l'engagent à porter son trafic à Portland afin d'y charger ses navires et leur permettre de quitter le port promptement. Quelle est la situation au sujet des transports vers l'ouest ? Tout le trafic prenant naissance dans la province d'Ontario à l'ouest de la grande ville de Montréal, continuera à prendre, malgré le nouveau chemin, la route que M. Hays a toujours voulu qu'il prenne. Tous ceux qui ont étudié la question doivent savoir que le chemin de fer du Grand Tronc transportera aussi loin qu'il pourra sur son propre chemin le trafic qu'il aura recueilli à Montréal, savoir : en été jusqu'à Midland et Sarnia, pour de là être transporté par bateau sur les grands lacs jusqu'à Port-Arthur, et en hiver il le transportera jusqu'à North-Bay et de là vers l'Ouest jusqu'à Winnipeg si ce trafic est a destination du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest ; mais si c'est du trafic à destination de la Colombie Anglaise par où le Grand Tronc l'enverra-t-il ? Il fera comme il fait aujourd'hui. Il le transportera sur sa propre ligne à Sarnia ou Windsor, de là à Chicago et ensuite par le chemin de fer du Grand-Nord à la Colombie Anglaise. De sorte que, je le répète, et je le répète avec le plus de force possible, que plus nous examinons ce projet plus nous l'étudions, plus nous en examinons les détails, plus nous avons la preuve indubitable et concluante que ce projet a été conçu précipitamment et que le Canada ne peut pas en retirer les avantages que le gouvernement croit qu'il en retirera. Je dis que nous n'avons qu'à examiner les détails du projet pour être parfaitement convaincus, à moins d'être des partisans à tous crins, que ce projet n'est pas dans les intérêts du pays, et qu'il n'est pas encore trop tard pour l'abandonner parce qu'à beaucoup moins de frais nous pourrions obtenir des résultats plus grands et plus permanents pour toutes les parties du pays, pour les provinces de l'Atlantique comme pour les provinces du Pacifique.

M. WADE : Avant que vous quittiez le fauteuil, M. l'Orateur, l'honorable député (M. Clarke) me permettra-t-il de lui poser une question ? Je veux la poser maintenant parce que je serai absent ce soir.

M. CLARKE : Oui, certainement.

M. WADE : L'honorable député, si je l'ai bien compris, a dit au cours de ses remarques que j'étais désigné à une charge publique immédiatement après la clôture de ce parlement. Aurait-il la bonté de me dire quelle est cette charge ?

M. CLARKE : Je répondrai avec beaucoup de plaisir à l'honorable député s'il veut s'asseoir. J'ai eu le plaisir de lire quelque part que l'honorable député était désigné à la présidence de la commission qui sera chargée de la construction de la division est du nouveau transcontinental.

M. WADE : Comme je sais que l'honorable député ne voudrait pas me causer d'injustice, voudra-t-il me permettre de faire une déclaration.

M. CLARKE : Oui.

M. WADE : Je dis que cette nouvelle est absolument sans fondement. Je déclare que je n'ai jamais demandé d'être nommé à la charge en question et à aucune autre ; et je n'ai conseillé à personne de demander cette charge pour moi, et personne ne m'a jamais donné à entendre qu'on me l'offrirait à l'expiration de cette législature où en aucun autre temps.

Au contraire, je suis fermement résolu à briguer les suffrages des électeurs d'Annapolis, lors de la prochaine élection, et je compte venir reprendre mon siège dans cette enceinte à titre de mandataire de ce collège électoral.

Au nom de l'équité, je demande à ajouter un mot. La presse conservatrice a fait courir le bruit que, vu ma mauvaise santé, je ne pourrais plus poser ma candidature et que je serais obligé d'abandonner mon mandat. Ces bonnes gens me semblent épeurés et désireux qu'un motif quelconque m'empêche de briguer de nouveau les suffrages populaires.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La Chambre poursuit ses délibérations à huit heures.

M. E. F. CLARKE : M. l'Orateur, à six heures, lors de la suspension de la séance, je m'appliquais à démontrer que le traité conclu entre le gouvernement du Canada et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'entrave aucunement, ou n'entrave que fort peu, la réalisation du premier projet soumis à la population canadienne par la Compagnie du Grand Tronc. Néanmoins, j'ai fait ressortir le changement qui s'est produit dans la situation à cet égard. Tandis que, en vertu de la première proposition, le soin de lancer l'entreprise incombait à la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer, grâce aux modifications que nous étudions en ce moment, notre gouvernement débonnaire a imposé à notre population l'obligation d'établir, non seulement la voie ferrée entre North-Bay et Winnipeg, mais aussi le prolongement de l'est sur une distance de neuf cents ou de mille milles. J'ai également fait observer que, après avoir rejeté cette responsabilité sur nos épaules, il n'a exigé aucune garantie réelle quant à la somme d'avantages que nous retirerons de cette entreprise. J'ai démontré de plus que le Grand Tronc rendrait dans l'Ouest les marchandises qu'on lui confiera à Montréal, ce qu'il aurait fait si son réseau avait été prolongé depuis North-Bay jusqu'à Winnipeg, et ce qu'il fait actuellement en passant par Chicago et la rive sud.

Le pays s'engage à construire le tronçon du réseau du Grand Tronc entre North-Bay et Winnipeg et n'en retirera aucun profit réel, autant que je puis en juger. On a admis, surtout le ministre de l'Intérieur, qu'en été, la construction de cette voie nouvelle ne nous procurera aucun avantage sensible. Dans son discours, le ministre de l'Intérieur a virtuellement fait cet aveu, du moins en ce qui a trait au transport des grains de l'Ouest. Il disait, le 6 avril dernier (Débats, page 820, version française) :

> Je dis, moi, qu'une fois le blé rendu à Port-Arthur et Fort-William, peu importe ce que le chemin de fer du Grand-Tronc fera ou ne fera pas. En été, le blé s'en ira par eau à Montréal ou à Québec, ou, par le canal de l'Erié, à New-York ; de sorte que la question de savoir ce que le Grand Tronc s'est engagé ou ne s'est pas engagé à faire quant au trafic d'été, n'a absolument aucun intérêt ; ce n'est pas ce qui décide de la route que suivra le trafic.

J'ai encore fait remarquer que le gérant du Grand Tronc de chemin de fer, en exposant les avantages du projet aux actionnaires de la compagnie, le 8 mars, a déclaré : qu'il fallait de toute nécessité, pour ne pas perdre de terrain, pour assurer le progrès du pays, pour continuer à payer les dividendes des trois ou quatre dernières années, construire au plus tôt le prolongement projeté. J'ai aussi signalé à l'attention de la Chambre les paroles de l'honorable G. W. Ross, premier ministre d'Ontario, qui disait, en présentant devant la Chambre d'assemblée de cette province un projet de loi à l'effet de subventionner le Grand-Tronc-Pacifique, que l'un des avantages immédiats de l'entreprise serait d'établir une communication entre les ports de la baie Georgienne et du lac Huron et Port-Arthur et de prolonger le réseau du Grand Tronc de cet endroit jusqu'à Winnipeg.

En présence de tous ces faits, j'ai raison de conclure que, pendant la saison de la navigation sur les grands lacs, le Grand Tronc mettra à exécution ses projets relatifs au trafic de l'Est et de l'Ouest. La compagnie recevra comme autrefois une immense quantité de grain dans les ports de la baie Georgienne et du lac Huron et, comme autrefois, elle transportera ces céréales à Montréal sur son réseau. Aucune stipulation de la convention maintenant à l'étude ne s'y oppose.

La stipulation sera la même pour les marchandises en destination de l'ouest. La compagnie recevra à Portland toutes les marchandises qu'on lui confiera, les transportera par terre à Midland, puis par eau à Port-Arthur pour les rendre ensuite à Winnipeg et dans l'ouest. Je ne puis comprendre pourquoi le gouvernement canadien a imposé à la population du pays la dépense fabuleuse qu'entraînera la réalisation de cette entreprise. Le seul avantage probable—et il est problématique après tout—est l'obtention pour les ports de Saint-Jean et d'Halifax d'une partie du trafic qui résultera en hiver de l'exportation du pays au-delà de l'Atlantique. Le ministre de l'Intérieur a parfaitement établi ce point. Après avoir démontré que, pendant la saison de la navigation, les produits de l'ouest

se rendront vers la mer par la voie fluviale, il ajouta :

Mais durant les mois d'hiver, pendant les quatre mois et demi ou cinq mois que le matériel roulant est sans emploi et que les navires viennent dans nos ports de mer à la recherche de cargaisons, alors les chemins de fer transporteront le blé entièrement par voie ferrée ; et c'est ce qu'ils font aujourd'hui. Mon honorable ami sait que le chemin de fer du Pacifique transporte des millions de boisseaux entièrement par voie ferrée pour fournir des cargaisons à ses navires, et le Grand-Tronc-Pacifique aura certainement une partie de ce trafic durant cette saison de l'année.

Je crois avoir prouvé jusqu'à l'évidence, avant la suspension de la séance, que le Grand Tronc n'est pas sur le même pied que le chemin de fer Canadien du Pacifique en ce qui a trait au transport par terre en hiver. Les ports d'attache des steamers de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, de ce côté-ci de l'Atlantique, sont des ports canadiens. Les vaisseaux qui transportent outre-mer les marchandises que leur confie la Compagnie du Grand Tronc jettent l'ancre en pays étranger, et cette compagnie aura tout intérêt à diriger vers Portland chaque colis rendu à Québec plutôt que de le transporter par un chemin beaucoup plus long jusqu'à Saint-Jean et Halifax. Néanmoins, si elle transportait les marchandises dans ces ports, elle le ferait au détriment de l'Intercolonial. Je ne comprends pas pourquoi une administration pratique, qui a conclu un marché avec le Grand-Tronc-Pacifique, n'a pas obligé celui-ci à remettre toutes les marchandises en destination de l'est reçues au Manitoba et dans l'ouest, à l'Intercolonial, à Montréal ou à Québec, pour les rendre à Saint-Jean ou à Halifax.

J'ai fait observer cet après-midi que, de l'aveu de l'ancien ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Blair), la conclusion d'une pareille convention ne présentait aucune difficulté. M. Blair a aussi affirmé qu'à son avis le gouvernement n'avait jamais fait cette proposition à la compagnie, et, dans ce cas, il me semble, en tout bien tout honneur, que le gouvernement a manqué à son devoir en ne cherchant pas à obliger la compagnie à remettre ces marchandises à l'Intercolonial ou à les rendre à Saint-Jean ou à Halifax afin que les citoyens des provinces maritimes retirent des avantages réels de ce trafic.

Un de mes amis m'a remis un entrefilet du " Globe " du 8 mai 1903, qui vient à l'appui de la thèse que je soutiens. C'est le compte rendu d'une séance du comité des Chemins de fer réuni à Ottawa le 7 mai. D'après ce rapport, le représentant de Bonaventure (M. Marcil) a posé la question suivante à M. Hays :

L'opinion prévaut au Canada que le trafic sera en grande partie dirigé vers Portland en hiver. Je voudrais que M. Hays abordât ce sujet.

L'honorable député reçut la réponse suivante :

M. Hays répondit que le volume du trafic que le Grand Tronc amènerait dans les ports du Canada, en hiver, dépendrait uniquement des avantages offerts. Si le gouvernement procurait les moyens de faciliter le trafic, rien n'empêcherait les ports canadiens d'en profiter.

Si ces paroles ont un sens, elles signifient que M. Hays était prêt à conclure une convention avec l'Etat et à lui donner l'assurance que la nouvelle Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique apporterait à Saint-Jean ou à Halifax toutes les marchandises que ces ports pourraient recevoir. Aussi, est-il étrange que ce traité nous oblige à courir des risques, à compter (au dire du ministre des Finances) sur le patriotisme de la population, alors que la Compagnie du Grand Tronc fera tous ses efforts pour enlever autant de trafic que possible à Halifax et à Saint-Jean au profit de Portland, terminus de la compagnie sur l'océan Atlantique. A Portland, on ne redoute guère que la ratification du nouveau marché fasse du tort à ce port. Les journaux de cette ville ne se préoccupent pas beaucoup de nos délibérations ni de la convention conclue par le gouvernement. L'autre jour, la " Press ", de Portland, disait, à ce sujet :

Advenant la clôture du débat et la ratification définitive du marché, il n'y aura apparemment peu d'autres obstacles à surmonter pour entreprendre très prochainement l'établissement d'une nouvelle ligne transcontinentale. C'est une entreprise moins colossale que le creusement du canal du Panama ; néanmoins elle offre plus d'intérêt et est d'une plus grande importance pour la population de cette partie du pays.

Je suis convaincu que cet entrefilet reflète l'opinion de ceux qui se préoccupent de l'avenir réservé au terminus du Grand Tronc à Portland. Le gouvernement, je le répète, a manqué à son devoir en n'imposant pas à la Compagnie du Grand Tronc l'obligation de remettre à l'Intercolonial toutes les marchandises reçues dans l'Ouest afin de procurer à nos ports de mer les avantages qu'ils peuvent légitimement espérer retirer de la construction de cette ligne transcontinentale.

Je dirai maintenant quelques mots de la position où se trouve placée la province dOntario, à mon point de vue. On nous attribue des vues mesquines. Je repousse cette accusation. Les citoyens d'Ontario consentent à accepter leur quote-part des obligations que l'établissement de cette nouvelle voie ferrée à travers le continent impose au pays. Mais ils ne comprennent pas quel avantage leur province retirera de cette dépense. Ils croient que c'est une dépense folle, que leur province et toutes les parties du Canada se trouveraient mieux de l'adoption du contre-projet du chef de l'opposition (M. R. L. Borden). On dit que cette entreprise nouvelle reculera les frontières de la province d'Ontario, et

permettra de coloniser et de peupler une large lisière de terrain. A mainte reprise, on a fait observer ici même que la province d'Ontario accomplissait son devoir et livrait à la colonisation les régions septentrionales de cette province propres à la culture. Le représentant de Bothwell (M. Clancy) a énuméré les compagnies nouvelles qui ont été instituées civilement et les chemins de fer qui ont été construits dans le territoire septentrional de la grande province d'Ontario. Par conséquent, la province d'Ontario n'a pas besoin de cette voie ferrée pour activer la colonisation ; elle n'en aura pas besoin avant plusieurs années. La droite ne peut pas indiquer les avantages que les vieilles paroisses de la province retireront de cette entreprise. Il est étrange, mais il n'en est pas moins vrai, que le réseau principal de ce nouveau transcontinental sera aussi éloigné au nord de la cité de Toronto et des autres grands foyers industriels et commerciaux de la province que la cité de Québec est éloignée du côté de l'est et la cité de Chicago du côté de l'ouest de Toronto, ou que New-York ou Philadelphie sont éloignées dans la direction du sud-est. On ne sera donc pas surpris de constater que l'établissement de la nouvelle voie ferrée ne cause pas beaucoup d'émoi, ne provoque pas un enthousiasme délirant dans les vieilles paroisses de la province. Elle ne raccourcira pas d'un seul mille la distance qui sépare les groupes de la population de l'est des grands centres de population de l'ouest. Elle ne vient aucunement en contact avec l'ancien réseau du Grand Tronc. La ligne-mère passe à 470 milles au nord de Toronto et, pendant la plus forte partie de l'année, elle ne sera d'aucun profit pour la cité de Toronto ni pour les autres grands foyers industriels de la province. Au point de vue des intérêts d'Ontario, il serait plus praticable, plus raisonnable et plus patriotique d'adopter le contre-projet exposé l'an dernier et à la présente session par le chef de l'opposition. Nous désirons que l'Intercolonial se prolonge depuis Montréal vers l'Ouest. Aujourd'hui, le terminus de ce chemin se trouve à la tête de la navigation océanique. Tant que durera cet état de choses, l'Intercolonial, propriété de la nation, n'exercera pas la moindre influence sur la réglementation des tarifs.

La solution du problème des transports est très avancée une fois que le surplus des produits de l'ouest est rendu à Montréal, car cette cité est à l'entrée du passage qui conduit à la mer. Notre désir, notre politique, serait de prolonger la voie ferrée nationale, que le public possède et administre, dans la direction de l'ouest, d'abord, jusqu'au rivage des grands lacs, où elle pourrait obtenir sa part des produits dirigés vers l'Atlantique, ensuite, jusqu'aux prairies pour la faire participer à perpétuité à la prospérité qui règnera incontestablement dans ce pays. La population d'Ontario ne recule pas devant le fardeau des

$60,000,000 qu'on lui impose; toutefois, elle préfèrerait consacrer cette somme à l'acquisition du Canada-Atlantique et au prolongement de l'Intercolonial dans la direction de l'ouest plutôt que de l'employer à la construction d'un chemin de fer à travers une solitude, à 500 milles au nord des foyers où convergent la population. S'il faut débourser $60,000,000 pour établir un chemin qui, une fois construit, passera aux mains d'une compagnie particulière, nous aimerions mieux sacrifier $66,000,000, soit une différence de $6,000,000 en plus en faveur d'une voie ferrée qui ne serait pas remise ultérieurement à une compagnie privée, mais que la population exploiterait à son propre avantage. Jusqu'ici l'Intercolonial n'a pas été une entreprise lucrative. Ça été un gouffre, s'il m'est permis de le dire sans blesser personne. Il a fallu combler les déficits successifs par lesquels s'est soldé l'administration de ce chemin de fer. Les citoyens d'Ontario ont payé leur part de ces déficits, mais je crois, et le gros de la population de cette province me semble partager cet avis,—que, si l'Intercolonial était sagement administré, soustrait aux influences politiques, confié à une commission choisie par les mandataires du public, et prolongé vers l'ouest, un avenir brillant lui serait réservé. Nous sommes prêts, ou plutôt je suis prêt, car je n'exprime en ceci que mon opinion personnelle, à endetter la province d'Ontario de $66,000,000 plutôt de $60,000,000, si ce surcroît de fardeau doit nous garantir la possession à perpétuité d'une ligne transcontinentale appartenant au public et exploitée par lui, au besoin. J'espère démontrer par là que, loin de nourrir des sentiments mesquins, nous désirons donner tous les avantagees possibles à l'Intercolonial, de concert avec les habitants des provinces maritimes et avec les citoyens de l'Ouest qui ont foi en l'avenir réservé à ce chemin de fer. Certes, il y va de l'intérêt des provinces maritimes de maintenir cette voie ferrée, d'empêcher l'établissement d'un chemin de fer parallèle qui la supplanterait. Nous avons confiance dans le projet de prolonger l'Intercolonial vers l'ouest, non seulement, jusqu'à Parry-Sound et Winnipeg, mais jusqu'aux grands centres de la province d'Ontario. Nous espérons qu'avant longtemps les wagons de l'Intercolonial s'offriront aussi souvent à nos yeux sur les voies ferrées et les voies de garage des grands foyers industriels d'Ontario que les voitures du Grand Tronc et du Pacifique Canadien. Quels avantages le projet ministériel procurerait-il à la population des provinces maritimes, aux habitants de l'ouest ou aux citoyens d'Ontario autres que ceux qui découleraient du contre-projet du chef de l'opposition ? Les avantages qu'offre ce dernier sont multiples et sa réalisation coûterait moins cher. On pourrait avantageusement consacrer les deniers ainsi économisés à améliorer la route et les ports du Saint-Laurent et les havres

situés sur l'océan Atlantique. Nous consentons à prendre allègrement notre part du fardeau, et à favoriser l'établissement d'un chemin de fer national à travers le continent, mais nous nous refusons à payer des impôts pour construire une voie ferrée qu'une corporation privée exploitera. Jamais les citoyens d'Ontario n'ont demandé la construction de cette nouvelle ligne; ils n'ont jamais soufflé mot d'établir un réseau de chemin de fer à 500 milles au nord de Toronto, d'Hamilton et de London pour favoriser la colonisation. Ils ont supporté leur part du fardeau imposé à la population par la construction et l'entretien de l'Intercolonial et par les subventions octroyées au Grand Tronc et à la Compagnie du Pacifique. A mes yeux, ce nouveau projet ne leur confère aucun avantage. Il en serait autrement d'un chemin de fer de l'Etat, qui nous appartiendrait et qui se rendrait au cœur d'Ontario, car il bénéficierait à tous les coins de la province, à toutes les entreprises industrielles, commerciales ou agricoles. Pour ma part, je crois que, lorsque la province d'Ontario sera consultée, le gros de la population se rangera parmi les adversaires de ce projet. Les citoyens n'ont pas pu faire connaître leur sentiment au sujet de cette entreprise, si ce n'est il y a deux ou trois mois, lors des élections complémentaires. Et, s'il faut en juger par le verdict rendu dans cette circonstance-là, j'ai raison de dire que lorsque le gouvernement se présentera devant les électeurs, la province d'Ontario réaffirmera en masse avec plus de force et d'éclat le verdict prononcé par Bruce-est et Lambton-est.

Avant de terminer, je désire proposer une motion en amendement de la motion qui a été remise entre vos mains, M. l'Orateur, je voudrais modifier le projet qu'on nous a exposé—projet des plus étranges de quelque côté qu'on l'envisage. On nous propose de construire une voie ferrée de 1900 milles et d'en confier pendant 50 ans l'exploitation à une compagnie, tandis que nous ne pourrons espérer en retirer quelque bénéfice que pendant 40 années. On nous propose de construire 1,900 milles de voie ferrée et de les confier à une compagnie et, de plus, de nous porter garants des trois quarts des frais d'établissement de 1,500 autres milles qui, lorsqu'ils seront construits, appartiendront exclusivement à la compagnie. Le public jouira du privilège de se porter garant des neuf dixièmes des frais de construction et de remettre la voie ferrée à une compagnie. Selon moi, les électeurs éclairés n'acquiesceront pas à une semblable proposition. Je crois donc qu'il est juste, légitime et raisonnable de leur permettre de se prononcer sur le projet ministériel et c'est ce que demande ma motion d'amendement. J'ai l'honneur de proposer :

Que le bill ne soit pas maintenant voté en deuxième délibération, mais qu'il soit résolu,—

Que le bill a pour objet de ratifier et confirmer des conventions pourvoyant à la construction d'un réseau de chemin de fer à travers le continent dont une partie considérable deviendra la propriété d'une compagnie de chemin de fer à laquelle sera affermée l'autre partie pour une durée de cinquante ans à des conditions onéreuses pour le pays ;

Qu'en vertu des conventions projetées, le Canada doit assumer d'énormes obligations, directement ou par voie de garantie, tandis que l'obligation assumée par l'autre partie contractante est comparativement peu considérable ;

Que la Chambre est d'avis qu'avant de lier le pays à des engagements aussi énormes, le gouvernement devrait d'abord soumettre au peuple tout le projet et surtout la question de savoir si le Canada ne devrait pas assumer l'obligation entière, et par ce moyen posséder et exploiter la totalité de la ligne de chemin de fer projetée, de l'Atlantique au Pacifique.

En vertu du projet ministériel, les obligations du public sont onéreuses, et les avantages sont minimes, tandis que les obligations de la compagnie sont insignifiantes et ses avantages, immenses. Je crois que la population accueillera favorablement ma proposition. On devrait, il me semble, lui fournir l'occasion de dire si elle préfère faire un pas de plus puisqu'elle assume des obligations et des responsabilités aussi considérables—et prendre en sa charge les obligations qu'entourent le Grand Tronc se chargeant ainsi de toute l'entreprise et exploitant tous les tronçons de la ligne au mieux des intérêts du pays.

Je m'excuse d'avoir abusé de la patience de la députation et je propose l'amendement dont je viens de faire lecture.

M. l'ORATEUR : L'amendement du représentant de Toronto (M. Clarke) est mis aux voix. Que ceux qui sont favorables à cet amendement disent " oui " et que ceux qui sont opposés à la proposition disent " non ".

Quelques VOIX : Non.

M. l'ORATEUR : Je déclare que l'amendement est rejeté.

Quelques VOIX : Le scrutin.

M. l'ORATEUR : J'ai déclaré que l'amendement était rejeté.

M. R. L. BORDEN : Nous avons cependant demandé la division sur l'amendement.

M. l'ORATEUR : J'avais déclaré auparavant que l'amendement était repoussé. Franchement je n'ai pas entendu un seul député se prononcer en faveur de la proposition.

M. SPROULE : Après que vous eûtes déclaré que l'amendement était rejeté, nous avons demandé que la Chambre se divise. Tant que vous n'avez pas dit que l'amendement est repoussé, nous avons le droit de supposer qu'il est adopté. Dès que vous déclarez qu'il est rejeté, nous avons le droit de demander que la Chambre se divise.

M. TAYLOR : M. l'Orateur, demanderiez-vous qu'on fasse venir les députés ?

M. l'ORATEUR : La demande n'en a pas été faite régulièrement.

M. TAYLOR : Oui. Après que vous eûtes mis l'amendement aux voix, nous avons demandé que la Chambre se divise.

M. l'ORATEUR : Je ne suis pas sourd et, je le répète, je n'ai pas entendu un seul député se prononcer en faveur de l'amendement. Par conséquent, je n'avais pas d'autre alternative que de déclarer que l'amendement était rejeté.

M. CASGRAIN : Il doit y avoir un malentendu. La gauche se proposait certainement d'exiger la mise aux voix de l'amendement. J'ai distinctement entendu plusieurs députés autour de moi dire: "oui". Dans les circonstances, on ne devrait pas, il me semble, profiter d'un simple malentendu pour déclarer qu'un amendement est rejeté lorsque la gauche voulait exiger la division. Je ne crois pas que la droite entende interprêter aussi rigoureusement le réglement.

M. R. L. BORDEN : J'ai toujours entendu le président de la Chambre mettre une question aux voix de la manière suivante. Il dit : "Je crois que les "oui" ou les "non" l'emportent, alors le parti battu répond: "non". J'attendais que M. l'Orateur prononçât ces paroles ; mais il a déclaré que l'amendement était rejeté sans suivre les formalités d'usage.

M. l'ORATEUR : Voici ce que je pense. J'ai régulièrement mis la question aux voix. J'ai demandé à ceux qui étaient en faveur de l'amendement de dire "oui",; je n'ai pas entendu, je le répète, un seul député dire "oui" ni à voix basse, ni à haute voix. Je me suis tourné du côté de la droite et j'ai demandé à ceux qui étaient hostiles à l'amendement de dire "non" et j'ai entendu des "non" partis de différents endroits. Autant que j'ai pu en juger, personne n'appuyait l'amendement et je n'avais pas d'autre alternative que de déclarer l'amendement rejeté. Ils me semble que la gauche ne s'étant pas prononcé en faveur de l'amendement n'a pas maintenant le droit de demander la division.

M. OSLER : J'ai dit "oui".

M. R. L. BORDEN : Assurément, M. l'Orateur, les députés qui ont proposé et appuyé la motion, ont dû dire "oui"——

M. l'ORATEUR : Je l'aurais cru, cependant je n'ai entendu ni l'un ni l'autre.

M. R. L. BORDEN : Le représentant de Toronto-ouest (M. Osler) déclare qu'il a dit "oui". Il est d'usage, en pareil cas, que le président dise : "selon moi, les "non" l'emportent", alors on demande la division. C'est ce qui s'est toujours fait à ma connaissance.

M. BARKER : Je vous ferai observer que, non seulement, quelques députés ont répondu "oui," mais que plus de vingt d'entre nous se sont levés avant que la droite n'ait été appelée à se prononcer.

M. l'ORATEUR : J'ai rendu une décision que je ne crois pas pouvoir retirer. A vrai dire, si la Chambre est unanime à demander la division, je m'inclinerai volontiers. Sinon, je ne puis que répéter que je n'ai pas entendu un seul député se prononcer en faveur de la motion. Je ne suis ni aveugle ni sourd, Je n'ai vu personne se lever ; je n'ai entendu personne dire "oui" lorsque la motion a été mise aux voix. Il me semble que, personne n'ayant appuyé l'amendement, on ne peut pas demander la division.

M. CLANCY : Plusieurs députés ont déclaré qu'ils ont dit "oui" lorsque la motion a été mise aux voix. A mes yeux, il ne serait pas juste de le nier, parce que vous ne les auriez pas entendu. Vous n'avez pas entendu, je le crois. Cependant, lorsqu'un député se lève pour déclarer qu'il a dit "oui", il me semble que vous n'avez pas d'autre alternative que d'ordonner l'enregistrement des voix demandé par un si grand nombre de députés.

M. l'ORATEUR : La motion principale est mise aux voix.

M. R. L. BORDEN : Non. Avant qu'elle soit mise aux voix, M. l'Orateur, je propose que la séance soit levée. Je prends ce moyen de manifester ma désapprobation de la ligne de conduite que vous avez suivie ce soir. Je n'ai jamais été témoin d'une pareille conduite et j'espère ne jamais assister de nouveau à un pareil spectacle. Le représentant de Toronto-ouest a proposé une motion que le député de Grey-est a appuyée. Un membre de la Chambre dont vous devez accepter la parole—du moins tous les autres seraient tenus de s'en rapporter à ce qu'il dit—a déclaré avoir crié "oui" lorsque vous avez posé la question à ceux qui étaient en faveur de la motion. Voilà toujours une assertion contraire à la vôtre. De l'autre côté de la Chambre on a fait entendre des cris de "non, non" en réponse à votre question. Jusqu'ici, j'ai toujours entendu le président de la Chambre dire, après avoir mis une motion aux voix : selon moi, les "oui" l'emportent ou les "non" l'emportent ; alors on demande la division, si on le désire. Ce n'est pas ce qui a eu lieu ce soir. Il me semble qu'on aurait dû se conformer à l'usage. Et je ne comprends pas pourquoi, dans les circonstances, on refuserait la division. Je regrette, je l'avoue, que le président ait suivi cette ligne de conduite. Des incidents comme ceux-ci ne rehaussent pas le prestige de la Chambre. Tous les autres ont compris, et vous, M. l'Orateur, vous avez dû comprendre, que la présentation de cette motion n'était pas un simple enfantillage. Du temps de M. Edgar et de ses successeurs, l'Orateur en pareille occurrence se rendait à ce que semblait désirer un côté ou l'autre de la

Chambre. Il n'est pas à désirer qu'on applique un pareil traitement à la gauche. Dans les circonstances, M. l'Orateur, je déplore profondément la conduite que vous avez jugé à propos de tenir.

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je regrette que mon honorable ami (M. R. L. Borden) ait, pour employer son langage, manifesté de cette manière sa désapprobation de la décision rendue par M. l'Orateur. Celui-ci, dit-il, doit généralement dire, après avoir consulté la députation : " je suis d'avis que les " oui " ou les " non " l'emportent ". A vrai dire, c'est d'usage. Mais, ce soir, M. l'Orateur n'a pas pu se servir de cette formule, parce qu'il n'y a pas eu de " oui ".

M. TAYLOR : Le représentant de Toronto (M. Osler) déclare avoir dit " oui ".

Sir WILFRID LAURIER : S'il a ouvert la bouche, il a parlé si bas que personne ne l'a entendu. Nous connaissons ce qui arrive souvent lorsque deux motions sont proposées. Parfois, c'est une pure formalité destinée à faire connaître le sentiment d'un parti ou de l'autre. D'autres fois, sans doute, la présentation d'une motion a pour but de provoquer une expression d'opinion. Cependant, dans ce cas-ci, lorsque la motion a été mise aux voix, le député de Toronto-ouest a été le seul à dire " oui ". Règle générale, lorsqu'on propose une motion dans le dessein de demander une division les " oui " et les " non " éclatent comme des coups de tonnerre. Ensuite, M. l'Orateur déclare qu'à son avis les " oui " ou les " non " l'emportent, selon les circonstances. Cependant, vous n'avez pas pu, M. l'Orateur, employer cette formule dans ce cas-ci, parce qu'aucun " oui " ne s'est fait entendre. Naturellement, vous en avez conclu que les députés ne désiraient pas de division.

Je m'en rapporte à mon honorable ami (M. R. L. Borden) ; n'est-il pas vrai que M. l'Orateur a attendu quelques instants pour permettre aux députés de la gauche de se prononcer et n'est-il pas vrai que ceux-ci ne se sont pas levés.

M. COCHRANE : Oui, ils se sont levés.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami (M. Cochrane) se trompe. Personne ne s'est levé après que M. l'Orateur eût déclaré que la motion était rejetée. Aucun piège n'a été tendu. L'opposition a toujours le droit de proposer des motions, en aussi grand nombre qu'il lui plaît. Du reste, dans le cas présent, elle a été, ce me semble, victime de sa propre négligence.

M. SPROULE : L'usage en pareil cas est bien connu, et ce débat n'aurait pas lieu si on s'était conformé à la coutume, telle qu'expliquée par Bourinot. Voici ce qu'il dit :

Après avoir lu la motion au sujet de laquelle la Chambre doit se prononcer en premier lieu, il prend l'avis des députés en disant : " Que ceux qui sont en faveur de la motion (ou de l'amendement) disent content (ou oui) ; que ceux qui sont de l'opinion contraire disent non-content (ou non)." Lorsque les partisans et les adversaires se sont prononcés pour ou contre, l'Orateur doit dire : A mon avis, les contents (ou les oui)l'emportent,," ou bien, " je crois que les non-contents (ou les non) l'emportent ; " ou encore " je ne puis pas me prononcer." Lorsque la Chambre ne confirme pas sa décision, on peut demander la division des oui et des non (ou des contents et des non-contents).

C'est lorsque l'Orateur déclare que les " oui " ou les " non " l'emportent qu'il faut demander la division. C'est alors que s'applique la règle qui prescrit que l'enregistrement des voix doit avoir lieu lorsque cinq députés se lèvent pour demander la division. Nous nous sommes conformés à l'usage et il est singulier qu'on refuse de reconnaître une des prérogatives de la Chambre. Il n'est pas d'usage de déclarer qu'une motion est rejetée sans permettre aux députés de demander la division.

M. SAM HUGHES : Je soutiens, M. l'Orateur, que vous ignorez sciemment les règlements, parce que vous ne vous conformez pas à la constitution. Celle-ci décrète qu'il y a une marche à suivre pour mettre une motion aux voix et vous n'avez pas respecté cette exigence. C'est pourquoi je me permets d'en appeler de votre décision.

M. R. L. BORDEN : Je propose que la séance soit levée.

M. CASGRAIN : A mon avis, c'est la motion d'ajournement qui est sur le tapis. Après avoir entendu l'honorable député citer l'opinion de Bourinot, il me semble évident qu'un malentendu est survenu entre vous, M. l'Orateur, et quelques membres de la Chambre. Ce malentendu a son importance. Votre décision prive la Chambre, surtout la gauche, du droit incontestable de demander la division au sujet d'une motion d'un puissant intérêt aux yeux de ses auteurs. L'honorable député a cité Bourinot et je devrai le citer de nouveau afin de commenter son opinion. En y mettant un grain de bonne volonté, on pourrait facilement régler ce différend. J'espère que la Chambre sera d'accord à déclarer qu'on ne profitera pas de ce malentendu pour nier à la gauche le droit incontestable garanti par la constitution de demander la division. Eh bien, que faut-il faire ? Bourinot dit :

Lorsqu'il est évident qu'aucun député ne demande la parole, l'Orateur met la question aux voix en lisant la motion principale, puis l'amendement ou les amendements dans l'ordre régulier, selon les circonstances. Après avoir lu la motion au sujet de laquelle la Chambre est appelée à se prononcer en premier lieu, il prend l'avis des députés en disant : " Que ceux qui sont en faveur de la motion (ou de l'amendement) disent content (ou oui) ; que ceux qui sont de l'opinion contraire disent non-content (ou non)."

C'est ce que vous avez fait, M. l'Orateur, et tout est parfait jusqu'ici. Mais, poursuivons :

Lorsque les partisans et les adversaires se sont prononcés pour ou contre, l'Orateur doit dire : " A mon avis, les contents (ou les oui) l'emportent," ou bien, " je crois que les non-contents (ou les non) l'emportent," ou encore " je ne puis pas me prononcer."

Voilà ce qui n'a pas eu lieu. Vous n'avez pu dire qu'à votre avis les " non " l'emportaient, mais: " je déclare que la motion est rejetée. Voici les faits : deux députés ont proposé une motion et le représentant de Toronto-ouest déclare qu'il a dit " oui " distinctement. Vous ne pouviez pas dans les circonstances, il me semble, dire que la motion était repoussée, Ce qu'il fallait faire, selon moi, c'était de dire: Je crois que les " non " l'emportent; alors cinq députés de la gauche se seraient levés pour demander la division.

Au reste, il y a une autre chose qui est importante à mes yeux. Une règle bien connue veut qu'une question soit mise aux voix en français aussi bien qu'en anglais. Cela n'a pas eu lieu. C'est un malentendu, je veux bien l'admettre, une simple inadvertance; vous n'avez pas négligé à dessein cette formalité; vous avez cru que c'était ainsi qu'il fallait mettre la question aux voix pour permettre aux députés de la gauche ou de la droite d'opiner dans un sens ou dans l'autre; toutefois vous n'avez pas mis la question aux voix d'une manière régulière de façon à laisser les auteurs de l'amendement libres de demander la division. Je dis donc que vous avez commis deux manquements: En premier lieu, vous n'avez pas dit : " A mon avis, les non-contents (ou les non) l'emportent; de plus, vous n'avez pas mis l'amendement aux voix en français. Or, il est indispensable, il est essentiel, en vertu du règlement, de le mettre aux voix dans les deux langues. A vrai dire, si vous aviez entrepris de lire la motion en français, nous aurions pu vous dire : Dispensez-vous de faire cette lecture. Mais, vous ne nous en avez pas fourni l'occasion. Ainsi, personne n'a compris que la motion avait été mise aux voix de manière à nous permettre d'en disposer. Maintenant, priverez-vous l'opposition du privilège de demander la division et l'enregistrement des voix, parce qu'il y a eu un malentendu entre vous et la gauche, grâce à une subtilité, à une pure formalité? Je ne le crois pas.

Sir WILFRID LAURIER : Jamais je n'ai été aussi convaincu, il me semble, de l'avantage de conduire les délibérations dans les deux langues. M. l'Orateur, j'en suis certain, la droite ne désire priver la gauche d'aucun de ses droits, ni d'aucune de ses prérogatives. Moi-même, j'ai cru qu'elle n'entendait pas provoquer une division et que M. l'Orateur adoptait la pratique ordinaire. Mais, s'il y a eu un malentendu, si la minorité désire exercer son droit de demander la division, pour ma part, si mon honorable ami veut retirer sa motion, je me ferai un plaisir de demander d'accorder la division.

M. R. L. BORDEN : Après ces paroles du premier ministre, je retire ma motion.

M. l'ORATEUR : Je tombe d'accord avec le représentant (M. Casgrain) pour dire que chaque membre de la Chambre a le droit de demander que la question soit mise aux voix en français. Cependant, lorsque la motion de l'honorable député a été mise aux voix en anglais, les députés ne m'ont pas demandé de la lire en français; ils se sont désistés de leur droit.

Quelques VOIX : Non.

M. l'ORATEUR : Je crois avoir fidèlement interprété le règlement. Tout député a le droit de demander que la question soit mise aux voix en français; si personne ne fait cette demande, il est loisible de la mettre aux voix dans une seule langue.

M. CASGRAIN : Il n'est pas nécessaire que quelqu'un demande que la motion soit lue en français; elle doit être lue en français sans que personne le demande.

M. TAYLOR : Chaque fois que vous mettez une motion aux voix, vous prenez toujours bien soin de la lire dans les deux langues.

M. l'ORATEUR : Je crois qu'en voilà assez pour le moment. Je mets maintenant aux voix l'amendement de M. Clarke.

Le vote est pris sur l'amendement (M. Clarke).

POUR

Messieurs

Alcorn,	Kemp,
Armstrong,	Lancaster,
Barker,	LaRivière,
Bell,	Léonard,
Bennett,	MacLaren (Perth),
Birkett,	Maclean,
Blain,	McGowan,
Borden (Halifax),	Morin,
Boyd,	Osler,
Carscallen,	Pope,
Casgrain,	Puttee,
Clancy,	Richardson,
Clare,	Robinson (Elgin),
Clarke,	Roche (Marquette),
Cochrane,	Sherritt,
Donnelly,	Sproule,
Earle,	Taylor,
Gilmour,	Thomson (Grey),
Hackett,	Tolton,
Haggart,	Vrooman,
Henderson,	Ward,
Hughes (Victoria),	Wilmot,
Ingram,	Wilson.—47.
Kaulbach,	

CONTRE.

Messieurs

Bazinet,	Law,
Bickerdike,	LeBlanc,
Blanchet,	Loy,

Borden (sir Frederick),	Macdonald,
Bourbonnais,	Mackie,
Brodeur,	MacLaren(Huntingdon),
Brown,	McColl,
Bureau,	McCreary,
Calvert,	McEwen,
Carbonneau,	McIsaac,
Copp,	McLennan,
Costigan,	Malouin,
Delisle,	Marcil (Bagot),
Demers (Saint-Jean),	Marcil (Bonaventure),
Douglas,	Matheson,
Fielding,	Mayrand,
Fisher,	Meigs,
Fitzpatrick,	Mignault,
Fortier,	Murray,
Gauvreau,	Parmelee,
Gibson,	Paterson,
Gould,	Préfontaine,
Haszard,	Reid (Ristigouche),
Heyd,	Ross (Victoria, N.-E.),
Hughes (King, I. P.-E.),	Sinclair,
Johnston (Cap-Breton),	Smith (Vancouver),
Johnston (Lambton),	Stephens,
Kendall,	Sutherland (Oxford),
Lang,	Talbot,
Laurier (sir Wilfrid),	Tolmie,
Laurier (L'Assomption),	Tucker,
Lavergne	Turgeon,
(Drummond et Arth.),	Wallace.—66.
Lavergne (Montmagny),	

ABSTENSIONS SIMULTANEES.

Ministériels.	Oppositionnistes.
Ross (Ontario),	Hale,
Cowan,	Pringle,
Hyman,	Bruce,
Sutherland (Essex),	Northrup,
Beith,	Halliday,
Cartwright,	Tupper,
Christie,	Ball,
Dyment,	McCormick,
Erb,	Broder,
German,	Smith (Wentworth),
Grant,	Porter,
Holmes,	Lavell,
Lewis,	Robinson (Northumb.),
Macpherson,	Kendry,
McCool,	Johnston (Cardwell),
Morrison,	Ganong,
Schell,	Kidd,
Wade,	Daniel,
Logan,	Lefurgey,
Harty,	Reid (Grenville),
Wright,	Rosamond,
Campbell,	Calvin,
Charlton,	Tisdale,
Davis,	Culbert,
Emmerson,	Fowler,
Gallery,	McIntosh,
Girard,	Tarte,
Guthrie,	Avery,
Lemieux,	Brock,
Lovell,	Gourley,
McCarthy,	Lennox,
McGugan,	Seagram,
Mulock,	Roddick,
Sifton,	Monk.

L'amendement (M. Clarke) est rejeté.

M. l'ORATEUR : La question maintenant à délibérer est la motion principale.

M. BELL (Pictou) : M. l'Orateur, cette question est assez importante pour que nous soyons justifiables d'en prolonger quelque peu la discussion à cette phase du bill, qui est bien le meilleur temps de l'étudier à fond. Toute la population de ce pays, et toute la députation doivent admettre, d'une manière générale, qu'il s'agit d'une question de la plus haute importance. Au point de vue monétaire c'est certainement la plus grave qui ait été soumise au parlement, par le présent gouvernement, est une des plus graves dont le parlement canadien ait jamais été saisi. Le moment me paraît donc bien choisi, au moment où l'on demande son adoption en deuxième délibération, de la discuter sous toutes ses faces, ce qui ne serait guère à propos, lorsque nous aurons à nous occuper des détails, en comité.

La première chose qui doit frapper les membres de cette Chambre et les contribuables de ce pays, c'est l'énormité des obligations que ce projet ne peut manquer d'imposer soit à l'Etat, soit à la Compagnie, s'il est jamais mis à exécution. Nous avons déjà construit un chemin de fer transcontinental. La construction du Chemin de fer Canadien du Pacifique depuis le point de départ jusqu'au centre du continent était certainement une bien grande entreprise. Cependant, il ne s'agissait pas alors de franchir tout le continent comme dans le cas actuel. On peut donc dire que le bill concernant la construction d'un chemin de fer transcontinental, que le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) a soumis à cette Chambre, nous impose une tâche plus formidable et plus coûteuse que celle du chemin de fer Canadien du Pacifique lui-même, qui a eu des conséquences si heureuses pour le Canada. Le temps a marché en fait de construction de chemin de fer. Pendant que nous avions le chemin de fer Canadien du Pacifique avec ses embranchements et ses raccordements dans l'est du pays, et surtout son raccordement avec les lignes reliées à l'Atlantique, à Saint-Jean, N.-B., pendant que nous avions, dis-je, ce qui était en réalité un chemin de fer transcontinental, allant d'un littoral à l'autre, construit presque entièrement en territoire canadien, nous avions dans le Canadian Northern, un chemin de fer qui prend rapidement toute l'importance et tous les caractères d'une deuxième grande voie ferrée transcontinentale, bien qu'il n'ait peut-être pas eu cette ambition au début, ou que du moins, ceux qui en ont conçu l'idée, n'aient fait connaître leur intention que depuis quelques années. Ce chemin de fer est presque rendu à Edmonton et on m'informe que tous les plans sont arrêté pour son prolongement jusqu'à la côte du Pacifique, à un endroit non éloigné du port où la ligne actuellement projetée aura son terminus. Dans l'est du Canada le Canadian Northern a aussi des raccordements nombreux, et il est actuellement rendu, me dit-on, à Québec qui est aussi un des objectifs du projet que nous discutons en ce moment.

Nous avons donc, à l'heure qu'il est, un chemin de fer transcontinental en pleine opération et un autre qui, avec une aide raisonnable du gouvernement, en deviendra un autre, dans un avenir très rapproché. Dans ces circonstances, il est difficile de faire comprendre au peuple l'urgente nécessité d'entreprendre la construction de ce que j'appellerai un troisième chemin de fer transcontinental pour desservir une population que l'honorable premier ministre fixe à six millions. Il me semble qu'une population de six millions pourrait être satisfaite avec moins de trois chemins de fer transcontinentaux. Il me semble aussi qu'il sera peut-être difficile pour une population de six millions, disseminée sur un énorme territoire, de fournir un trafic suffisant pour utiliser avantageusement les moyens de transport que lui offriront trois chemins de fer de la nature de ceux que nous avons déjà et de celui qu'il est question de construire.

La proposition de dépenser $175,000,000 pour la construction de ce nouveau chemin, aura donc pour conséquence d'amener les contribuables à se demander dans quel but cette ligne est construite, et s'il y a une nécessité urgente à encourir, dès à présent, de pareilles obligations. Je suis heureux de dire qu'une dépense de $175,000,000 n'est pas de nature à accabler le pays, grâce à sa prospérité présente et aux bienveillantes promesses de l'avenir. Si cette somme était judicieusement employée à quelque œuvre utile dont on pourrait attendre des résultats équivalents, personne ne devrait s'en alarmer quels que fussent ses instincts de conservatisme. Si cette somme était consacrée à la défense nationale ; si elle était affectée à garantir la sécurité de la nation, ou à nous assurer des avantages exceptionnels, je me croirais justifiable d'appuyer un semblable projet, même au coût de $175,000,000. Mais, d'un autre côté, il me faudrait de bien forts arguments pour m'amener à approuver une pareille dépense dans le but de construire un troisième chemin de fer transcontinental dont les avantages et la nécessité immédiate sont plus que problématiques.

Un des traits les plus saillants de ce projet, c'est que tout en imposant à la nation de si énormes obligations, l'argent sera employé de telle façon que le chemin une fois construit, sera la propriété exclusive d'une compagnie privée, sans que l'Etat ait rien à y voir. Dans ces conditions, nous sommes naturellement portés à nous demander ce que peut bien représenter une somme de $175,000,000. Songeons un instant que la dette nette du Canada est de $250,000,000, que cette somme représente toutes les dettes réunies de l'Amérique britannique du Nord ; toutes les dettes accumulées depuis le jour où le premier homme blanc mit le pied sur le sol ; toutes les dettes de toutes les provinces, contractées avant la confédération et toutes les dettes contractées par le Canada depuis la confédération ; en un mot c'est le résultat de toutes les dettes accumulées depuis des centaines d'années.

Ainsi, quand on compare à la dette du Canada cette obligation qu'entraînera l'adoption du projet de l'honorable premier ministre, on constate qu'elle est égale aux trois quarts des obligations contractées par tous les gouvernements provinciaux et par le gouvernement fédéral, depuis la fondation de la Confédération jusqu'à ce jour, déduction faite des remboursements opérés au moyen du fonds d'amortissement.

Ainsi, malgré la prospérité du pays, c'est donc une très lourde obligation à contracter. Il n'y a que l'absolue nécessité de cette entreprise et la certitude qu'elle sera d'un grand avantage pour le Canada, qui pourraient nous justifier de la mettre à exécution. J'ai le regret de dire que les raisons qui ont été données ne sont pas de nature à convaincre les gens censés que la construction de ce chemin de fer est immédiatement nécessaire, ni qu'il dédommagera les contribuables des sacrifices qu'ils auront faits. L'an dernier, quand l'honorable premier ministre a déposé son projet, il nous a donné certaines raisons qu'il disait être d'une importance nationale et urgentes. Avec toutes les apparences de la plus entière sincérité, il déclarait que chaque jour, que chaque heure de retard constituait un danger. Il expliqua que la construction de ce chemin de fer ferait disparaître une source de danger qui menaçait notre commerce—l'abolition du privilège de transit en entrepôt. Il laissa la Chambre et le pays sous l'impression que, dans son opinion, ce privilège pouvait nous être enlevé d'un moment à l'autre ; que les relations amicales qui existent depuis nombre d'années entre les Etats-Unis et le Canada pouvaient être brusquement interrompues. Mais, à mon sens, l'honorable premier ministre n'a pas réussi à prouver que ses craintes étaient bien fondées. Nous savons tous que ce privilège est très avantageux, qu'il est le résultat de la courtoisie internationale entre les peuples, pour le plus grand bien les deux parties. Je n'ai jamais compris que ce privilège que les Etats-Unis nous accordent depuis bien des années, fût menacé. Je vois même une foule de raisons propres à nous convaincre que ce danger n'existe pas. Les énormes avantages que retirent les Etats-Unis de son commerce avec les Indes occidentales, ne sont possibles que grâce aux relations amicales que les Américains ont avec nous, et parce qu'ils permettent à nos navires l'usage de leurs ports et à nos marchandises, le transit à travers leur territoire.

Je vois que l'honorable premier ministre n'a pas l'air tout à fait de cette opinion, mais bien que je n'aie pas, en ce moment les preuves sous la main, je crois être en état de lui rappeler une convention en vertu de laquelle ce privilège commercial était mutuellement garanti. Il y a aussi cette

autre raison que le privilège du transit en entrepôt est d'une énorme importance pour nos voisins. Les citoyens des villes de la Nouvelle-Angleterre, sont à l'heure qu'il est les hommes les plus influents de la république américaine, politiquement et commercialement. Chaque fois qu'il a été question de troubler les relations amicales entre les deux pays nous avons vu les commerçants et les industriels de Boston et des Etats de la Nouvelle-Angleterre s'émouvoir et déclarer que rien ne leur causerait plus de tort qu'une cessation de ces privilèges. Nous savons aussi que le chemin de fer Canada Southern qui est maintenant sous la juridiction du Michigan Central fait un trafic énorme qui n ous donne une idée des avantages que les Américains retirent du privilège de transit, et de l'importance que les commerçants de Boston et des autres villes de la Nouvelle-Angleterre attachent au privilège de faire venir leurs marchandises par cette ligne directe.

Pour toutes ces raisons, je n'ai jamais cru au danger de voir cesser ce privilège; cependant, je me disais qu'il y a peut-être des raisons connues du très honorable premier ministre que ni moi ni la Chambre ne connaissions. Sa position de chef du gouvernement le met en relation immédiate et communication intime avec le gouvernement impérial et il doit être au courant de certains secrets du bureau des affaires étrangères affectant les relations entre le Canada et les Etats-Unis. Peut-être qu'au moment où il parlait il avait raison de prévoir que la question de la frontière d'Alaska, qui n'était pas alors réglée, causerait des froissements de nature à amener la suppression du privilège de transit. S'il en était ainsi—et je comprenais qu'il pouvait en être ainsi—mes doutes de l'an dernier sont aujourd'hui plus forts que jamais, puisque la seule cause de malentendu entre les deux pays n'existe plus. Par conséquent, puisqu'une autre année s'est écoulée sans que rien soit survenu pour provoquer la suppression de ce privilège, la raison d'urgence invoquée par l'honorable premier ministre n'est pas suffisante pour convaincre la Chambre ni le pays.

L'an dernier il a aussi beaucoup insisté sur l'insuffisance des moyens de transport dans l'ouest; il prétendit que cet état de choses causait de grands préjudices à la population du Nord-Ouest. Mais j'ai visité l'ouest et j'ai pris auprès des représentants de ces territoires tous les renseignements que j'ai pu obtenir et j'en ai conclu qu'il n'y a pas de nécessité immédiate d'y construire un autre chemin de fer.

Dans les deux années qui ont précédé la présentation du projet, en 1903, nous avons entendu beaucoup de plaintes sur l'insuffisance des moyens de transport pour l'expédition des marchandises, et surtout du grain de l'ouest à l'est. Bien que ces plaintes fussent fondées, pendant les deux années qui ont précédé la présentation du projet, il paraîtrait que le grief provenait, non du manque de chemins de fer, mais de l'insuffisance de l'outillage des chemins existants. Il y a probablement des centaines et peut-être des milliers de gens qui désireraient être plus rapprochés d'une gare de chemin de fer, mais ces colons retireraient plus d'avantages de la construction d'embranchements les reliant aux lignes déjà construites, que d'une nouvelle ligne transcontinentale. Je suis convaincu qu'avec un matériel roulant suffisant, les chemins de fer actuel pourraient transporter sans encombre toute la récolte de l'ouest, pendant des années encore. Les résultats acquis cette année en sont la preuve. Depuis un an personne ne s'est plaint de lenteurs ou de retards dans l'expédition de la récolte.

M. McCREARY : Nous avons eu une très petite récolte l'an dernier.

M. BELL : Cette remarque de l'honorable député (M. McCreary) me fournit un argument péremptoire. Avant de s'engager dans une entreprise de $175,000,000 l'honorable premier ministre aurait dû songer que nous pourrions peut-être avoir d'autres récoltes moins abondantes et qu'il n'y a pas de nécessité de s'outiller comme si nous devions toujours avoir des récoltes exceptionnellement abondantees. Il est de fait que les années qui ont précédé l'introduction du projet avaient été d'une abondance exceptionnelle; le rendement du grain fut d'au moins 50 pour 100 plus considérable que dans les années normales, et parce qu'à ce moment les chemins de fer existants n'ont pas suffi au transport rapide de ces énormes récoltes, ce n'était pas une raison pour entreprendre immédiatement la construction de nouvelles voies ferrées.

Mais il y a encore une autre raison. Quand le pays était nouveau, que les colons étaient obligés de pourvoir aux frais d'installation et de rembourser ceux qui leur avaient fourni les capitaux ou des matériaux, ils cherchaient à vendre leur récolte le plus tôt possible. L'ambition de tout colon était de convertir sa récolte en argent, immédiatement. Mais à mesure que l'aisance, l'indépendance et la richesse deviendront plus générales dans ces territoires, on verra diminuer cette hâte de vendre les récoltes avant la fermeture de la navigation et les colons n'éprouveront pas d'hésitation à garder leur grain et à profiter de la hausse pour le vendre. A présent, les cultivateurs ne montrent plus le même empressement à se défaire de leurs produits, aussitôt après la moisson, ils considèrent leur blé comme un avoir, et au lieu de le mettre sur le marché à une époque où tous les acheteurs sont assiégés de demandes, ils préfèrent attendre pour profiter des hausses qui peuvent se produire.

Une autre raison encore, c'est que, grâce à un meilleur système de banque, il est maintenant aussi facile d'emprunter sur du blé dans les élévateurs, au Nord-Ouest qu'à Chi-

cago. Toutes les banques acceptent les récipissés des élévateurs. Par conséquent, personne n'est obligé de jeter sa récolte sur le marché aussitôt la moisson terminée.

Tout cela démontre que c'est une erreur de croire qu'il faut absolument construire de nouveaux chemins de fer dans l'Ouest pour permettre aux colons d'expédier leur grain aussitôt la récolte faite. Dans l'Ouest, la récolte se fait en août et septembre, mais ces produits ne sont pas consommés sur-le-champ ; ils doivent servir à nourrir les populations, ici ou à l'étranger, pendant 12 mois. Alors, pourquoi vouloir doter le pays de chemins de fer suffisants pour permettre à tous les cultivateurs de jeter du coup sur le marché tous les produits qui seront achetés graduellement par les consommateurs, pendant les douze mois suivants ?

Pour ma part, je ne connais pas une bonne raison de construire ce chemin immédiatement pour répondre aux besoins pressants du Nord-Ouest. Si l'on me démontrait que la population de cette partie du pays souffre et que ses souffrances seraient allégées par la construction de ce chemin, je serais tout disposé à me joindre au gouvernement pour le leur donner le plus tôt possible; mais alors, je chercherais un moyen de leur apporter ce secours beaucoup plus tôt. Par la construction d'une ligne depuis Fort-William ou de la baie de Népigon—car je crois que ce ne serait pas trop de deux ports à la tête du lac Supérieur—jusqu'à Winnipeg, et par son prolongement jusqu'à Edmonton—une entreprise modeste, comparée au projet actuellement devant la Chambre—la population du Nord-Ouest obtiendrait, en très peu de temps, tous les avantages qu'on prétend lui donner en construisant le Grand-Tronc-Pacifique. Mais le projet du premier ministre comprend beaucoup plus que cela. Au lieu de construire la ligne de l'Ouest en quelques années, au grand avantage de cette population, on y a joint une foule de conditions et d'obligations qui en font une entreprise très coûteuse dont la réalisation prendra de longues années.

Une autre raison a été donnée par l'honorable premier ministre pour construire ce chemin quelque part vers la ligne de partage des eaux, vers le centre des provinces de Québec et d'Ontario, à des centaines de milles au nord des grandes villes et des districts habités. L'honorable premier ministre et ses partisans prétendent que cette ligne sera un grand chemin de fer de colonisation qui servira à coloniser les régions encore inhabitées de ces provinces. Je n'ai pas encore pu me convaincre que cela soit réalisable. Nous savons tous par expérience que dans le nord d'Ontario et de Québec, dans les régions epu éloignées des anciens établissements, les conditions sont aussi favorables, sinon plus, qu'elles pourront l'être le long du nouveau chemin de fer projeté. Nous savons qu'il y a dans ces régions des millions d'acres de terres comme celles qu'on trouve le long du nouveau trancontinental, peut-être meilleures ; que ces régions sont traverées par le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand Tronc de chemin de fer et jusqu'à un certain point par le chemin de fer du gouvernement, et cependant nous ne voyons pas les colons s'y établir en assez grand nombre pour que ces provinces aient songé à dépenser $50,000,000 pour y construire des chemins de fer de colonisation.

Il y a encore une autre raison pour ne pas trop se hâter de coloniser ces régions inhabitées. A mon sens, la meilleure politique a suivre est de travailler à peupler le Canada de manière à le rendre plus puissant, dès maintenant. Notre but devrait être de travailler au développement des districts dont nous pouvons retirer les plus grands avantages. Chaque dollar dépensé dans les meilleurs endroits du pays augmentera la population et la richesse et nous permettra d'accomplir de plus grandes choses.

Si l'honorable premier ministre avait eu son pouvoir de diriger une partie importante de l'immigration que nous recevons de l'Europe ou des Etats-Unis, vers ces régions septentrionales d'Ontario et de Québec, dont nous ne connaissons rien, croirait-il conférer un grand bienfait à son pays ? N'aurait-il pas mieux mérité du pays et n'aurait-il pas plus de titres à la reconnaissance de ses concitoyens, en empêchant ces immigrants d'aller s'établir dans ces régions moins avantageuses, et en les engageant à se diriger de préférence vers des districts aussi fertiles et aussi propices à la colonisation que nos vastes prairies de l'ouest ?

Il y a déjà dans les prairies, au dire de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), des chemins de fer capables de desservir une population de cinq ou six millions d'habitants, une population égale à celle de tout le Canada. Nous avons déjà fait des dépenses considérables sur cette partie de l'héritage national, pour la rendre productive, et nous en attendons un surcroit de prospérité et de grandeur. Chaque colon que le gouvernement ou d'autres influences attireront dans le nord d'Ontario ou de Québec, au détriment des Territoires du Nord-Ouest ou du Manitoba, sera une perte sèche pour le pays. Plaçons un colon sur les terres fertiles de l'ouest, et il deviendra bientôt un citoyen prospère; il commencera immédiatement à s'enrichir, et chaque dollar qui vient grossir son avoir augmente la richesse nationale. Celui qui prend une ferme dans les prairies est en état, au bout d'un an ou deux, d'exporter pour $1,000 de blé, ce qui augmente d'autant le chiffre des exportations du pays.

D'un autre côté, celui qui va s'établir dans la forêt, le long de la division de l'est du transcontinental projeté, pourra peut-être se soutenir par lui-même, mais il ne contribuera certainement pas à grossir les exportations et les importations, ni à attirer l'attention des capitalistes du monde entier sur les merveilleuses ressources de notre pays. Un patriotisme éclairé aurait

dû porter l'honorable premier ministre à consacrer les efforts de son gouvernement et les ressources du trésor public à faire fructifier d'abord notre patrimoine de l'ouest, pour ne s'occuper des terres moins fertiles, moins bonnes—je ne dirai pas mauvaises—que lorsque les autres auront été complètement occupées. Sa conduite actuelle me paraît manquer de patriotisme, car il cherche à détourner les immigrants que nous faisons venir à grands frais, d'un pays où ils s'enrichiraient rapidement, contribueraient à la richesse nationale, pour les attirer vers des régions où ils ne s'enrichiront pas, ne contribueront en rien à la richesse nationale et ne deviendront pas des citoyens heureux et satisfaits. C'est un grand malheur pour le pays quand les étrangers qui viennent ici écrivent aux amis qu'ils ont laissé là-bas, qu'ils n'ont pas amélioré leur sort en venant se fixer au Canada.

Tous les arguments dont on s'est servi, le privilège du transit en entrepôt, l'insuffisance des moyens de transport dans l'ouest, le développement du nord au moyen de chemins de fer de colonisation, loin de nous amener à accepter les conclusions de l'honorable premier ministre et à approuver la construction d'un chemin de fer transcontinental, sont autant de raisons pour repousser ce projet, mais connaissant les inépuisables ressources de notre Nord-Ouest et ayant une confiance illimitée dans son rapide développement, je considère que le gouvernement ne pourra rien entreprendre de trop grand, de trop audacieux pour y augmenter les facilités du transport. Ce n'est pas une bonne raison de prétendre que le pays n'a pas besoin de nouveaux chemins, à l'heure qu'il est, car cette population augmente très rapidement. Quand j'entends dire que nous n'aurons pas besoin de nouveaux chemins de fer avant dix ans, je prétends que c'est une raison pour en commencer la construction immédiatement. Aux termes du contrat supplémentaire, il est évident que l'honorable premier ministre ne s'attend pas à ce que ce chemin soit terminé avant sept ans. Il est même évident qu'il s'attend à ce que les travaux ne soient pas terminés dans sept ans, puisque le bill contient une disposition permettant à la compagnie de prolonger ce délai. Nous pouvons donc supposer, sans crainte de nous tromper que ces travaux dureront dix ans. Or, à mon sens, nous devrions donner de nouveaux chemins de fer à l'ouest, bien avant cela.

Quant à l'autre partie du chemin—la division de l'est—je ne suis pas convaincu de sa nécessité et je ne crois pas qu'il soit possible d'en convaincre le pays ou tout homme censé qui se donne la peine de réfléchir. Après avoir écouté le débat, j'étais d'abord porté à croire qu'il ne s'agissait que d'un projet uniquement destiné à jeter de la poudre au yeux des électeurs. Les discours de plusieurs députés des provinces maritimes cherchaient à me faire comprendre qu'il était très dangereux pour un représentant des provinces maritimes de combattre ce projet. Pourquoi ? Parce que ces orateurs affirmaient, sans preuve, mais avec de grands éclats de voix, que le projet du premier ministre apporterait aux ports de mer du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse d'énormes quantités de produits de l'ouest. Si mes honorables amis étaient en état de prouver cela, j'unirais certainement mes efforts aux leurs pour assurer la réussite du projet.

En fait de chemins de fer et de travaux publics, nous devons faire tout ce que nous pouvons, pour venir en aide à l'ouest, mais nous devons aussi travailler à assurer, par tous les moyens, la prospérité des citoyens de l'est.

Mais quelles raisons avons-nous de supposer que la construction de ce chemin de fer entre Port-Simpson et Moncton aura pour effet de diriger vers les ports du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse une partie considérable du trafic de l'ouest ? Je ne puis parvenir à me convaincre que cela soit possible. A l'heure qu'il est, l'ouest est relié à ces ports par deux voies ferrées, le Canadien du Pacifique jusqu'à Halifax et l'Intercolonial, jusqu'à Saint-Jean et Halifax, et cependant nous savons tous que les produits de l'ouest n'y sont pas amenés en quantité suffisante pour constituer un avantage pour les commerçants et les citoyens de ces villes. Je n'ai pas besoin d'entreprendre de prouver que le grain de l'ouest ne vient pas dans les provinces maritimes. L'honorable premier ministre sait que son gouvernement a fait construire un élévateur à Saint-Jean, où il y en aussi d'autres appartenant à des particuliers. Combien de blé à passé par cet élévateur? Il en a aussi fait construire un à Halifax; il est là depuis des années, il est pourvu de toutes les améliorations les plus modernes. Quelles quantités de grain de l'ouest y a-t-on mis ? S'il était possible d'amener les produits de l'ouest à Saint-Jean et à Halifax en aussi grande quantité que le prétendent l'honorable premier ministre et ses amis, comment se fait-il que ces élévateurs restent inoccupés ? Ces ports sont déjà reliés à l'ouest par des chemins de fer; nous avons l'Intercolonial qui a beaucoup fait pour la prospérité de ces villes et qui peut transporter le grain et les lourds produits à des taux qui défient toute concurrence de la part des compagnies indépendantes. L'an dernier, par exemple, l'Intercolonial a transporté du grain de Montréal à Halifax pour neuf centièmes ou un onzième de cent par tonne et par mille. A ce prix, une certaine quantité a pu être expédiée à Halifax, mais cette expérience n'a pas été continuée, sans doute parce que le gouvernement ne voulait plus transporter le grain à ce prix, et qu'aucune autre compagnie n'aurait voulu accepter. Quoi qu'il en soit, le grain de l'ouest a pris une autre di-

rection que les expéditeurs trouvaient plus avantageuse que celle d'Halifax ou de Saint-Jean.

Quand l'honorable premier ministre et ses partisans me demandent de croire que grâce à la construction d'un chemin de fer de 1,900 milles à travers un territoire qui sera nécessairement improductif au début, on pourra transporter du grain à Halifax et à Saint-Jean, ce que le chef du gouvernement ne peut pas faire actuellement, ils exigent de moi un effort d'imagination dont je suis incapable. Quelle compagnie indépendante, comptant sur ses revenus pour assurer son existence, pourrait transporter les marchandises aux mêmes prix que l'Intercolonial ? Aucune ne pourrait le faire. M. Wainwright, du Grand Tronc, qui aura la direction de la nouvelle ligne, a déclaré devant le comité des Chemins de fer que le taux le plus bas qu'une compagnie pouvait accorder était ½ cent par tonne par mille. Il dit que dans certaines circonstances, en transportant le grain par envoi, non par wagon, une compagnie pourrait peut-être accepter un taux de ⅜ de cent, et faire encore un petit bénéfice. Mais quelle différence entre ⅜ de cent par tonne et par mille, que M. Wainwright prétend être le plus bas prix auquel le Grand Tronc puisse transporter du grain, et neuf centièmes de cent? C'est quatre fois, et même quatre fois et demi plus cher. Le Grand Tronc dit qu'il faut obtenir un taux quatre fois et demi plus élevé pour ne pas perdre d'argent, et malgré cela, ce chemin de fer du gouvernement n'a pas réussi à attirer une quantité appréciable de grain à Halifax. Cependant, l'honorable premier ministre voudrait nous faire croire qu'un chemin de fer qui serait la propriété d'une compagnie, qui serait administré par une compagnie dans laquelle M. Wainwright occuperait probablement la même position qu'il occupe dans celle du Grand Tronc, transportera du grain à Halifax pour moins de 9 centièmes de cent par tonne, ce que l'Intercolonial ne peut pas faire aujourd'hui sans transporter à perte. C'est simplement nous demander de croire des choses impossibles.

C'est pourquoi je ne puis m'empêcher de soupçonner ce projet d'être entaché d'une forte teinte électorale. C'est plutôt dans le but de remporter les élections que de transporter du grain que l'honorable premier ministre s'est lancé dans cette entreprise, mais je suis convaincu que ce projet aura un résultat tout contraire à celui qu'on en attend. Au lieu de faire élire les candidats du gouvernement, il les fera battre, et si le projet a été réellement conçu dans un but électoral, ce sera une juste punition à imposer au gouvernement. S'il s'agissait d'une affaire nationale, de la prospérité du pays, si l'on pouvait démontrer que la richesse du pays en sera accrue, ou qu'une partie considérable de la population en retirerait de grands avantages, je dirais que le projet mérite d'être encouragé, et il faudrait féliciter le gouvernement d'avoir eu le courage de l'entreprendre. Mais si les apparences ne sont pas trompeuses, si le projet a été conçu pour engager les électeurs à appuyer le gouvernement qui veut avoir quelque chose à soumettre au peuple, qui sent que son bagage de bonnes œuvres n'est pas suffisant pour lui assurer le renouvellement de son mandat, je ne puis pas l'appuyer, et je ne comprends pas qu'un seul électeur puisse l'appuyer.

Je le répète, la dépense où tout cela nous entraîne serait énorme pour les plus riches pays. Cela veut dire que notre dette publique, qui est aujourd'hui de $250,000,000, se trouvera grossie de $175,000,000 de plus. Relativement parlant, ce sera là une charge écrasante, et il n'y a aucune apparence que nous en retirerons le moindre avantage. Il est évident que si le pays voit les choses comme je les vois, il ne donnera jamais son assentiment à ce projet. Je crois que le très honorable premier ministre, en soumettant cette mesure, conservait jusqu'à un certain point l'espoir que tous les esprits jeunes et aventureux du pays seraient irrésistiblement séduits par tout ce que ce projet pouvait compter de grandiose et de patriotique. Il faut, en effet, du courage et une haute conception du rôle que nous sommes appelés à jouer sur ce continent pour entreprendre de mener à bonne fin un tel projet; mais quand on voudra bien considérer tous les détails de cette entreprise, on s'apercevra que la hardiesse n'est pas toujours de mise et que la temporisation peut aussi avoir du bon. Ce projet a été lancé avec beaucoup d'éclat, et même, j'oserai dire, avec une certaine ostentation par le très honorable premier ministre et les membres du gouvernement, mais on a vite fait d'en discerner et signaler les côtés faibles. Tout ce bel échafaudage ne tarda pas alors à crouler comme un vulgaire château de cartes. Ce projet avait déjà été, l'année dernière, critiqué par l'opposition, mais il fut adopté en bloc, c'est-à-dire qu'il sortit de cette Chambre exactement comme il y était entré. Cependant, qu'est-il arrivé? Ce projet n'avait pas plutôt été lancé sur le marché de la finance, c'est-à-dire en un monde où l'on ne se contente pas de vaines apparences, qu'il dut s'en aller subitement à vau l'eau. Aujourd'hui, l'affaire nous est de nouveau soumise, avec certains changements qui ne sont certainement pas dans l'intérêt du Canada. Qui nous assure qu'elle aura cette fois plus de chance de succès ? Si l'ancienne mesure a déjà été un fiasco, pourquoi n'en serait-il pas de même pour celle qui nous est soumise aujourd'hui ? Pourquoi nous demander de voter ce nouveau projet, quand nous savons pertinemment que le gouvernement n'a jamais pu nous expliquer comment il se faisait que le projet de l'année dernière, élaboré avec tant de soins, n'en avait pas moins abouti à un déplorable fiasco ? Le nouveau projet est voué d'avance au même insuccès, car le très honorable premier mi-

nistre et ses collègues nous demandent ici d'approuver des concessions qui ne peuvent qu'être défavorables à la compagnie qui en est l'objet, car elles ne servent qu'à prouver que cette compagnie s'est montrée absolument incapable de mener à bien la tâche qu'on lui avait confiée. Chaque concession faite en faveur du Grand-Tronc-Pacifique est virtuellement une concession faite au Grand Tronc; et si le Grand Tronc s'est montré incapable, l'année dernière, de mettre cette entreprise à flot, quand les conditions du marché financier étaient tout aussi favorables qu'aujourd'hui, quels motifs avons-nous réellement de croire que les rois de la finance vont faire meilleur accueil au projet qui nous est soumis cette année ? Selon moi, il en sera du projet actuel comme de celui de l'année dernière. D'un autre côté, si ce projet doit être aussi avantageux pour le Canada que ne craint pas de l'affirmer le très honorable premier ministre, et si c'est le vouer d'avance à l'insuccès que de le confier au Grand Tronc, pourquoi risquer à ce point de mettre ces énormes intérêts en danger en les confiant à des gens aussi peu compétents ? S'il est vrai que la construction de ce chemin va ouvrir à la colonisation un immense territoire que nous ne connaissons pas encore, et va faire en quelque sorte de nous une nouvelle nation, ne vaudrait-il pas mieux que ce chemin reste en la possession du gouvernement, qui a les ressources voulues pour le mener à bonne fin et les hommes nécessaires pour l'exploiter avec succès ? Ne serait-ce pas alors une grave erreur, de la part du très honorable premier ministre, de persister ainsi à vouloir nous dessaisir de ces franchises précieuses, et de les confier à une corporation qui n'a jamais jusqu'ici réussi en quoi que ce soit. Après avoir échoué misérablement l'année dernière, ces gens-là nous reviennent cette année en des attitudes de suppliants.

Encore une fois, si les intérêts du pays en cette affaire sont aussi considérables et importants que le très honorable premier ministre nous l'a dit l'année dernière, pourquoi confier ces intérêts à la Compagnie du Grand Tronc ? La question des dépenses ne doit pas ici entrer en ligne de compte. Cela est évident, car si le Canada est prêt à dépenser au moins $150,000,000 afin de mener cette entreprise à bonne fin, il pourra parfaitement fournir les $14,500,000 qui manqueront encore, et qui sont tout ce que le Grand Tronc est appelé à verser. Si le gouvernement peut trouver $150,000,000 pour ce projet, il pourra certainement aller jusqu'à $164,500,000, car ce surplus ne constituerait ici, soit sous le rapport des difficultés financières ou des charges publiques, qu'un écart insignifiant. En outre, pour ce qui est du lancement de l'affaire sur le marché financier, il y a dix chances contre une que ce lancement réussira d'autant mieux qu'on saura que c'est le gouvernement qui devra posséder et construire le chemin. Si le très honorable premier ministre croit, et s'il a réussi à faire croire à ses collègues, que ce chemin est aussi important qu'il le dit pour la Confédération, il ne devrait pas nous exposer au danger de voir cette affaire péricliter en la confiant aux mains de gens qui ne peuvent pas la mener à bonne fin. Nous devrions garder pour nous-mêmes ce chemin si important. Mais il suffit de lire les amendemnts de grande portée qui ont été introduits dans ce contrat pour se convaincre qu'il n'est pas un seul qui puisse rendre ce projet plus acceptable soit à cette Chambre, au pays et aux contribuables. Ce sont là des concessions considérables. On voit qu'elles ont été accordées, sans en accepter une seule, dans le seul but de garder coûte que coûte le Grand Tronc. Pourquoi cela ? La gauche de cette Chambre a critiqué ces amendements. On a fait observer que ces concessions étaient à l'avantage exclusif de l'autre partie contractante, et la gauche de cette Chambre a vu là un motif suffisant pour refuser de leur donner l'appui des représentants du peuple aux Communes. Qu'a répondu le gouvernement? Cette objection a-t-elle été relevée par l'un de ces honorables députés de la droite ? Le très honorable premier ministre a admis lui-même, en nous soumettant cette mesure, que c'étaient là des concessions ; mais il a ajouté que ces concessions portaient sur si peu de chose qu'elles en devenaient pour ainsi dire insignifiantes. Il s'est bien gardé, cependant, de dire que ces concessions ne pouvaient donner prise à aucune objection. Il a dû admettre qu'on pouvait y trouver à redire, et tous ses efforts se sont bornés à nous faire remarquer que nous pouvions nous estimer heureux de nous en être si bien tirés, car nous aurions pu tomber beaucoup plus mal. Je ne crois pas commettre ici une injustice vis-à-vis du très honorable premier ministre en exposant les choses de cette manière.

Cela aurait pu, en effet, être pire. Nous avons diminué la garantie que devait nous donner la compagnie et nous avons fait à cette compagnie une existence bien plus sortable. Tout cela est vrai, mais nous aurions pu cependant aller encore plus loin. On nous a dit que ces gens-là s'étaient montrés encore bien plus exigeants. En somme, je le répète, nous devions nous estimer heureux de nous en être tirés à si bon marché. Qu'elle a été, ici, l'attitude des partisans du très honorable premier ministre, lors de la discussion de cette mesure ? Elle a été pour ainsi dire la même. L'un des honorables membres de la droite, l'honorable député de Hants, a dit : " Que nous content ici ces messieurs de l'opposition ? Ils sont tous à nous exprimer le regret et la surprise que leur causent ces concessions faites en faveur de la compagnie. Mais pouvions-nous vraiment faire autrement." Ce sujet demande pourtant d'être envisagé sérieusement, et il ne sert à rien de le traiter ainsi par-dessous jambe. L'honorable gentleman a aussi ajouté : " Suppose-t-on que la compa-

gnie aurait pu venir demander au gouvernement de lui faire des conditions plus difficiles ? C'étaient des concessions qu'on désirait et que le gouvernement pouvait faire. Alors, pourquoi soulever tout ce grabuge ?"

Le gouvernement dit que ce sont là des concessions. Bien entendu, ce sont des concessions, mais l'extraordinaire de toute l'affaire c'est que le gouvernement se sent ici porté à crier : *mea culpa*. Ces messieurs semblent croire qu'une confession sincère est non seulement une excellente chose pour la conscience, mais qu'on doit aussi l'accepter en expiation de toutes fautes. Le gouvernement n'a pas cependant répudié l'accusation portée par la gauche de cette Chambre, de nous avoir donné l'assurance, il y a huit mois, que cette mesure, à laquelle on avait consacré plusieurs mois de travail, constituait un contrat obligatoire auquel on ne pouvait plus toucher ; que les concessions avaient été consenties afin d'obtenir l'adhésion du Grand Tronc à ce contrat, faute de quoi l'entreprise était vouée d'avance à l'insuccès ; et que, malgré tout cela, ce même gouvernement nous présente aujourd'hui un contrat moins satisfaisant, et qu'il se croit disculpé parce qu'il admet lui-même que ce nouveau contrat ne vaut pas le premier. C'est là l'une des situations les plus extraordinaires où se soit jamais trouvé un gouvernement de ce Dominion.

Quand les gens de l'Ile du Prince-Edouard, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick en arriveront à étudier ce projet de près, ils se demanderont certainement ce qu'il y a là à gagner pour eux. Les partisans du gouvernement ont promis un trafic énorme aux provinces maritimes. Je n'ai jamais rencontré de gens aussi prodigues de belles promesses que ces messieurs du gouvernement et leurs partisans, si ce n'est peut-être M. Hays qui, alors qu'il était devant le comité, eût pu promettre d'aller décrocher la lune, si on le lui eût demandé. Mais on ne tarde pas cependant à s'apercevoir que toutes ces belles promesses ne sont pas loin de ne contenir que du son. Les populations des anciennes provinces de l'est vont se trouver grevées, par cette mesure, d'une dette de 25 à 30 millions de dollars, soit $30 par tête ou $180 par famille, et elles aiment à savoir ce qu'on leur donnera en retour. Le premier ministre ne réussira pas à convaincre aucun homme de finance de ces provinces qu'il va lui être possible de diriger assez de trafic de l'ouest vers les provinces maritimes pour rembourser cette dépense de $30,000,000. Comme il est certain qu'en été le grain de l'ouest prendra la voie des lacs, je ne crois pas que le premier ministre soit de force à pouvoir en détourner une bonne partie vers les ports des provinces maritimes. Il aura à expliquer à ces gens des provinces maritimes ce qu'ont voulu dire le président et le gérant du Grand Tronc, quand ils ont assuré à leurs actionnaires que la raison pour laquelle ils étaient favorables à ce projet c'est qu'il y voyaient une chance de développer le trafic sur l'ancien réseau du Grand Tronc et d'augmenter par là même leurs profits. Le très honorable gentleman aura aussi à expliquer ce que ces deux officiers du Grand Tronc ont voulu dire quand ils ont déclaré qu'ils n'espéraient pas pouvoir maintenir les dividendes, à moins d'augmenter le tarif du service du Grand Tronc.

Sir Rivers-Wilson et M. Hays ont assuré tous deux à leurs actionnaires que sans l'assurance que le trafic du Grand-Tronc-Pacifique passerait sur le réseau du Grand Tronc ils ne recommanderaient pas ce projet à leur adoption. Le très honorable premier ministre va se trouver mal à l'aise pour expliquer tout cela. Comment le Grand Tronc va-t-il pouvoir augmenter ses recettes, tout en détournant le trafic de sa propre ligne vers les ports de Saint-Jean et Halifax? Nous savons qu'il est absolument impossible au Grand-Tronc-Pacifique d'entreprendre de diriger le blé de l'ouest à la fois vers Portland, en utilisant le réseau du Grand Tronc, et vers Saint-Jean et Halifax. Il y aurait encore plusieurs autres points à prendre en considération, mais comme ces honorables messieurs de la droite ne nous ont donné jusqu'ici que fort peu d'explications sur tout cela, je crois devoir terminer ici mes remarques en laissant au gouvernement le soin de nous expliquer pourquoi nous devrions accepter ce contrat modifié, et pourquoi nous devrions permettre au Grand Tronc de se représenter sur le marché financier en mettant en danger toute l'entreprise, privant par là-même le Canada des immenses avantages que ce pays, s'il faut en croire le très honorable premier ministre, devra sûrement en retirer.

M. M. R. RICHARDSON (Grey-sud) : L'heure étant quelque peu avancée, je désire proposer l'ajournement du débat.

Sir WILFRID LAURIER : Il est encore trop tôt, car il n'est que onze heures. Je prierais donc mon honorable ami (M. Richardson) de prendre la parole dès ce soir.

M. RICHARDSON : Bien que j'aie déjà adressé la parole cette année sur ce même sujet, et que nous ayons eu déjà là-dessus bon nombre de discours, je suis porté à croire que le débat est loin d'avoir perdu de son intérêt dans cette Chambre et dans le pays. Il nous est agréable de constater à quel point ce débat soulève de l'intérêt en cette Chambre, ainsi qu'en témoigne le vote exprimé il y a quelques jours, et je crois que plus on le discutera et plus le public aura occasion de l'étudier, plus ce même public en arrivera à la conclusion que nous avons déjà formulée, à savoir : que nous manifestons ici, en toute cette affaire, une hâte quelque peu intempestive. On a déjà dit que ce sujet était d'une extrême importance, et que les longs débats qu'il a provoqués s'expliquent

parfaitement. En effet, ce sujet est l'un des plus importants qui nous aient jamais été soumis depuis la confédération. Je dois aussi faire observer qu'on n'a jamais manifesté autant de hâte à faire ratifier coûte que coûte un projet d'importance publique, qu'on peut le constater en cette circonstance, et sans que les électeurs aient pu avoir l'occasion de dire ce qu'ils en pensaient. Les électeurs se sont vus en quel que sorte imposer cette mesure, et ils ne font que commencer à être quelque peu au courant de ce qui se passe. Je suis sûr que plus l'on fera la lumière sur cette affaire, moins il y aura de chances qu'elle puisse jamais être ratifiée par le corps électoral. Nous, qui constituons la gauche de cette Chambre, nous ne sommes pas opposés à ce qu'on s'engage dans ces dépenses pour le développement du Canada. Nous avons autant de confiance que ces messieurs de la droite dans les destinées du Canada. Même, il n'y aurait qu'à consulter l'histoire du pays, pour se convaincre que cette confiance a toujours plutôt été du côté des conservateurs. Cependant, nous sommes heureux de constater le sentiment de loyauté qui a fini par animer les rangs du grand parti de la réforme du Canada. A Dieu ne plaise, d'ailleurs, que nous nous fassions jamais une joie de discerner de la loyauté chez nos adversaires. Nous avons confiance dans le développement de ce Dominion, et nous sommes prêts à approuver toute dépense raisonnable pouvant contribuer à faciliter ce développement. Ce n'est pas ici seulement le chiffre énorme de la somme qu'on se propose d'ajouter à la dette du Canada qui nous fait hésiter à donner notre consentement. Nous avons foi, je le répète, en les destinées du pays, et nous savons pertinemment qu'avant longtemps il nous faudra aviser à développer notre réseau de chemin de fer dans l'ouest, et voir à améliorer tout notre système de transports.

Les occasions ne nous manquent pas pour dépenser notre argent. La question la plus importante, au Canada, est actuellement la question des transports. Mais il n'est pas nécessaire d'aller si vite en besogne. Il faut avant de se lancer dans d'énormes dépenses, s'assurer que la voie est libre et que nous pouvons aller résolument de l'avant. Cette règle de conduite est excellente pour les particuliers et pour de petites entreprises, et nous ne voyons pas pour quelle raison on ne l'appliquerait pas à un jeune pays comme le Canada. Ces fameuses montagnes de renseignements dont on nous a tant parlé sont devenues de toutes petites taupinières presque invisibles à l'œil nu, et il est évident que ce ne sont pas ces renseignements qui vont nous aider à nous former une opinion. Nous sommes enchantés d'apprendre qu'il y a dans notre grand Nord d'immenses terres parfaitement appropriées à la production des céréales, et que le Canada est maintenant en passe de devenir ce qu'on appelle en Europe le grenier du monde. Cela nous cause un grand bonheur, mais ce n'est pas une raison pour se lancer si vite dans ces énormes dépenses. Nous avons toujours jusqu'ici agi avec prudence. Plusieurs chemins de fer sont actuellement en voie de construction, afin d'aider à développer le pays. Mais nous n'agirions pas sagement en construisant des chemins de fer dans des régions qui ne sont pas encore colonisées et où il n'y a aucun trafic local, surtout si l'on songe que plusieurs de nos chemins de fer qui sont déjà construits ou en voie de construction traversent des parties du pays pouvant recevoir cinq fois plus d'habitants qu'il n'y en a actuellement. Nous agirions certes plus sagement et plus dans l'intérêt des colons en nous attachant plutôt à coloniser ces régions déjà pourvues de chemins de fer, et où les terres sont prêtes à être concédées soit à titre gratuit ou à des conditions raisonnables, assurant ainsi aux colons tous les bienfaits des institutions municipales et tous les avantages qui découlent de meilleures conditions sociales. Bien que nous devions avoir grand soin de ne jamais déprécier aucune partie du pays, il importe cependant au plus haut point que nous ne prêtions pas la main à aucune entreprise qui pourrait avoir pour effet d'engager les colons à habiter des districts impropres à la culture, et où ils ne pourraient mener qu'une existence misérable. Nous nous sommes déjà causé beaucoup de tort en agissant de cette manière. On a déjà engagé des immigrés à se rendre en des districts où ils ne pouvaient ni cultiver ni même pratiquer l'élevage, et quand ces pauvres gens sont retournés en Europe, on peut être sûr que le récit de leurs aventures n'a pas dû contribuer là-bas à faire passer le Canada pour un pays de Cocagne.

En effet, que pourront-ils dire de nous ? Ils n'auront pu juger du Canada que par les districts impropres à la colonisation où on les avait envoyés. Ces honorables députés de la droite parlent de coloniser un immense pays s'étendant jusqu'au pôle nord, et composé de solitudes pour ainsi dire complètement inconnues. Je suppose qu'on ne s'attend pas à ce que je parle de ce merveilleux buisson de roses qui avait été découvert il y a environ 250 ans. Les roses doivent y être encore. Mais ce n'est pas là une garantie que ce pays est propre à la culture. Ce que nous n'avons cessé de répéter c'est que nous devrions avoir une connaissance suffisante du pays où nous voulons nous aventurer, avant de nous lancer dans une semblable entreprise. En premier lieu, il nous faudrait en faire une exploration sérieuse, et en déterminer la topographie et les variations climatériques. Puis, si les rapports étaient satisfaisants, il nous faudrait faire un levé du tracé de la ligne avant de ratifier un semblable projet devant entraîner des dépenses si énormes. Si ce chemin de fer doit

tourner au fiasco, personne d'entre nous ne vivra assez longtemps pour être témoin de cette catastrophe. Nous ne voulons pas dire que le pays où l'on s'aventure est absolument stérile, ou que la construction d'un chemin de fer y serait impraticable ; nous nous bornons seulement à répéter que ce pays nous est encore inconnu. On nous a promis des montagnes de renseignements, mais nous savons maintenant à quoi nous en tenir là-dessus. Au cas où on aurait pu puiser là-dedans quelques nouveaux détails, depuis le mois d'octobre dernier, on a dû garder tout cela sous secret car nous n'en avons pas entendu parler.

On nous a dit à diverses reprises, l'année dernière, que le contrat était passé, et qu'aucune proposition, si excellente fût-elle, et aucun amendement, quels qu'en puissent être les mérites, ne pourraient être pris un seul instant en considération, parce que ce contrat avait été passé avec les représentants accrédités du Grand Tronc et que l'on n'attendait plus que sa ratification par les actionnaires de la compagnie, en Angleterre. Par conséquent, ajoutait-on, il était inutile de présenter le moindre amendement, parce qu'on ne pouvait plus rien introduire de nouveau dans le contrat. On nous a dit catégoriquement que ce contrat comportait un tel caractère, et était signé par de telles notabilités, qu'il n'y avait pas le moindre doute que ces signataires tiendraient leur parole. Mon honorable ami le ministre des Finances a surenchéri là-dessus en disant que si ces signataires manifestaient la moindre envie de faire faux bond au gouvernement, celui-ci saurait bien les amener à résipiscence. Eh bien, où en sommes-nous aujourd'hui ? On nous a dit qu'il y avait plutôt lieu d'être surpris que les changements demandés fussent aussi insignifiants.

On ne nous a pas dit, cependant, que tous ces changements devaient être faits dans l'intérêt du Grand Tronc. Mais, maintenant que nous voyons clair en tout cela, que peut-il y avoir là qui nous soit avantageux ? Rien du tout. Il n'y a pas là un seul mot pouvant donner plus de poids aux garanties destinées à protéger les droits et privilèges du pays. Au contraire, tout est dans l'intérêt du Grand Tronc. Il y a là quelque chose que nous en comprenons pas, et qui nous porte cependant à croire que le gouvernement est lié vis-à-vis du Grand Tronc. Nous ne pouvons pas comprendre comment cela peut être, et après nous avoir assuré à diverses reprises que ce contrat serait sûrement ratifié en Europe, voici qu'on nous soumet maintenant divers changements d'une nature très importante. On a enlevé du contrat presque toutes les garanties nous assurant que les droits du Canada seraient respectés. Selon moi, il suffirait que nous prolongions la discussion un peu plus longtemps, pour que le peuple de ce pays en dût arriver à la conclusion qu'il irait de son intérêt de répudier à la fois ce contrat et le gouvernement qui l'a pris sous son égide. Il s'agit ici d'une dépense énorme, estimée à 8, 9, 10 et 13 millions de dollars par ces honorables messieurs de la droite, mais que, d'un autre côté, le plus grand expert que nous ayons en ce pays en matière de chemins de fer a estimée à $139,000,000. Et si l'on ajoute à cela les changements découlant des concessions faites au Grand Tronc, on en arrive à $150,000,000. C'est là l'état estimatif auquel en est arrivé celui qui, de l'avis même du premier ministre, est l'homme le plus compétent que nous ayons ici en ces matières. Le gouvernement se voit donc ici condamné par son propre expert. Tout ce que nous demandons, c'est qu'on donne au pays l'occasion de se prononcer sur la question. Nous nous tiendrons satisfaits, à la gauche de cette Chambre, si on fournit au pays l'occasion de discuter ce sujet comme il doit l'être. On propose de charger l'Etat d'une dépense énorme, ne devant pas s'élever à moins de $150,000,000. Et peut-être même y aura-t-il d'autres obligations à greffer là-dessus et pouvant s'élever à $50,000,000 de plus. Là-dessus, le Grand Tronc n'assume de responsabilités que pour $14,500,000 ou moins de 10 pour 100 du tout, s'il faut en croire les assurances données aux actionnaires par le président de cette compagnie. Va-t-on vraiment appuyer une telle politique ? Si nous devons assumer de si énormes obligations, autant y aller de $14,500,000 de plus et posséder nous-mêmes le chemin en propre. Mais, au lieu de cela, nous faisons pour ainsi dire cadeau au Grand Tronc de tout ce transcontinental, en ne demandant à cette compagnie que de défrayer le dixième des dépenses.

Quand ce projet en arrivera à être soumis pour de bon aux électeurs de ce pays, je suis sûr qu'il n'y aura qu'une voix par tout le pays pour le répudier. Les électeurs ne suivent plus aveuglément aujourd'hui, et coûte que coûte, les hommes de leur parti. Il nous fait plaisir de constater aujourd'hui un esprit considérable d'indépendance chez les électeurs de ce pays, et c'est cet esprit même qui va avoir ici le beau rôle pour exiger de nos gouvernants que, s'ils persistent à donner suite à ce projet, ils devront nous obtenir quelque chose en retour. Nous devons considérer que nous nous mettons en quelque sorte dans l'impossibilité d'accorder à nos producteurs de grains les grands avantages auxquels ils ont droit par la réduction des taux de transport. Ce chemin ne peut pas être comparé à la construction de l'Intercolonial, qui était un chemin plutôt d'ordre politique, et dont l'entreprise n'avait été décidé qu'afin de réunir plus étroitement les provinces de l'ancienne confédération. On n'avait jamais eu en vue des fins de commerce. Mais ce Grand-Tronc-Pacifique prétend être une grande voie commerciale, et alors je ne vois pas pour quelle raison il ne pourrait pas être aussi bien géré par le gouvernement que par une compagnie. Dans tous les cas, je crois que nous devrions ici prendre exemple sur d'autres pays, en cher-

M. RICHARDSON.

chant à posséder nous aussi notre propre réseau de voies de transport. Ce système a fort bien réussi à d'autre pays, et je crois que nous pouvons nous aussi tirer des sources de revenus de nos chemins de fer. S'il y a des profits à réaliser avec ce chemin, ces profits appartiennent de droit à ceux qui contribuent à rendre ce pays riche et prospère. Il est possible qu'il n'y ait aucuns bénéfices au début des opérations, mais je ne vois pas pourquoi nous ne verrions pas ces bénéfices apparaître au fur et à mesure du développement du pays, et alors nous devrions utiliser ces bénéfices en abaissant les taux que paient les cultivateurs pour l'envoi du grain, qui doit constituer, nous dit-on, le plus gros du trafic de ce nouveau chemin de fer. Ainsi, il ne paraît pas y avoir la moindre nécessité pour témoigner une telle hâte, surtout pour la construction de la section est. Comme nous l'avons fait remarquer, nous avons toujours été aussi désireux que le gouvernement que cette grande Compagnie du Grand Tronc, qui a des ramifications dans les provinces d'Ontario et de Québec, puisse obtenir accès à nos champs de blé du Nord-Ouest. Cela ne nous surprend nullement que le Grand Tronc cherche à pénétrer dans le Nord-Ouest. Mais cette compagnie avait en vue un projet bien différent de celui qui nous est soumis, et si le gouvernement y avait donné suite cela nous aurait entraîné à bien moins de dépenses. Si on avait donné au Grand Tronc la charte lui permettant d'arriver aux terres à blé du Nord-Ouest, le gouvernement ne se serait jamais vu dans la nécessité d'accorder une subvention pour construire un chemin de fer dans cette partie du pays, car on pourrait le construire à peu de frais et on retirerait immédiatement des revenus.

Mais, d'autre part, il était tout naturel de s'attendre à ce que la ligne traversant les régions les moins productives du pays, comme par exemple celle contournant la rive nord du lac Supérieur ou celle passant à travers les montagnes Rocheuses ou Selkirk, dût recevoir une subvention raisonnable du gouvernement. Cependant, cette subvention n'aurait guère excédé 10 ou 12 millions de dollars. On l'a déjà estimée à moins de cela, en prenant pour bases les subventions ordinaires accordées dans cette partie du pays. Mais même en mettant les choses au plus haut, cette subvention n'aurait guère dépassé $15,000,000. En retour, nous nous serions trouvés avoir en réalité une autre ligne transcontinentale, car le Grand Tronc a déjà des raccordements avec les ports de l'Atlantique, et aurait obtenu d'autres raccordements jusqu'à la côte du Pacifique. Comparons tout cela avec les énormes dépenses où ce projet nous entraîne, c'est-à-dire $150,000,000 pour un service de chemin de fer que le Grand Tronc était prêt à nous donner pour guère plus de $12,000,000. Mais la route choisie est imposée à la compagnie par le gouvernement. On a dit à la compagnie : " Nous ne vous accorderons une charte que si vous vous engagez à construire un chemin de fer à travers nos régions du nord, de Winnipeg à Moncton, c'est-à-dire à travers un pays presque complètement inconnu." Quand on considère que ce chemin de fer va être construit, pour ainsi dire aux frais des contribuables, il est bien permis de se demander si nous ne ferions pas aussi bien de l'exploiter aussi nous-mêmes. D'un autre côté, il n'y a aucun trafic local à espérer de cette région du nord. La compagnie se trouvait, par conséquent, bien fondée à exiger de fortes compensations. On a tout d'abord supposé qu'un arrangement avait été conclu, mais on s'aperçoit maintenant que la compagnie fait de nouvelles demandes. Et rien ne nous assure qu'on ne se présentera pas de nouveau devant les actionnaires de la compagnie pour déclarer qu'on n'est pas encore satisfait et qu'on exige de nouvelles concessions. Nous devons ici exprimer la surprise que le gouvernement ait poussé la condescendance à ce point, et qu'il ait laissé entendre au Grand Tronc qu'il était prêt à se plier à toutes ses fantaisies.

Je prends de nouveau la liberté, M. l'Orateur, de proposer l'ajournement du débat.

Quelques VOIX : Non pas, continuez.

M. RICHARDSON : Si l'on désire que je continue, j'aurais encore quelque chose à dire sur ce sujet important. Ce sujet, d'ailleurs, n'est pas près d'être épuisé, et le jour se présentera peut-être où nous jetterons un regard en arrière, et où, si nous avons à cœur la prospérité de ce pays, nous regretterons de ne pas avoir discouru plus longtemps et de ne pas avoir plus fait pour empêcher la réalisation de cette folle entreprise. Nous faisons de nouveau appel au gouvernement pour ne pas pousser les choses plus loin, dans le moment actuel, c'es-à-dire avec peu de renseignements possédés sur la région où l'on se propose de construire ce chemin de fer. Une chose a été mise en évidence au cours de ces débats, et le public paraît en être de plus en plus convaincu, et c'est que le temps est arrivé où nous devons donner notre plus sérieuse considération à la question de la nationalisation de nos entreprises d'utilité publique, en particulier les chemins de fer.

Je crois que le sentiment est très répandu que, même pour ce qui est des franchises secondaires, et cela est surtout évident pour les franchises des villes, le peuple devrait être le seul maître, soit qu'il s'agisse de télégraphes, de téléphones, d'eau, de gaz, d'électricité, ou autres choses qui sont surtout actuellement aux mains de compagnies. Surtout, on paraît désirer maintenant de plus en plus que le gouvernement prenne la haute direction de nos réseaux de chemins de fer, et surtout que l'Etat construise, possède et exploite un grand chemin de fer pour le plus grand avantage du pays, et de telle sorte que, pour peu qu'il y ait des bénéfices, ces bénéfices aillent au pays. Le Canada peut aujourd'hui d'autant plus exécuter ce grand programme que son crédit est excel-

lent, et nous pouvons ici établir un contraste qui nous est favorable entre l'attitude présentement prise à ce sujet par la gauche de cette Chambre, et l'attitude assumée par l'opposition libérale lors de la construction du Pacifique Canadien. Pas un seul membre de la gauche a fait quoi que ce soit qui ait pu causer du tort au Canada, soit ici ou à l'étranger. Personne d'entre nous n'a jamais écrit une ligne pour déprécier le crédit du Canada, et nous porter la moindre atteinte sur les marchés financiers. Nous avons, autant que qui que ce soit, confiance dans les destinées de ce grand pays. Mais ce n'est pas là une raison pour témoigner en ces conjonctures d'une hâte intempestive. Il n'y a pas la moindre raison d'aller jeter le pays dans de si énormes dépenses, avant que nous sachions exactement où nous nous aventurons. Voilà ce qu'a très bien fait voir M. Blair, l'expert du gouvernement et l'homme même en qui le gouvernement a le plus confiance en ces matières. Nous n'avons rien à dire contre lui. M. Blair est certainement un homme qui, s'il faut s'en rapporter à son expérience, à son intelligence, et aux études qu'il a données à ces matières, est en mesure de se prononcer ici en connaissance de cause, et il nous a très bien exposé que ce projet est un de ceux qui peuvent le mieux nous mener à une terrible catastrophe. Et si cela arrivait, la génération présente ne vivrait pas assez longtemps pour voir la fin de nos malheurs. Nous aurions ce nuage suspendu sur nos têtes au cours de deux ou trois générations. Le gouvernement devrait donner plus d'attention à ce sujet. Il devrait s'efforcer d'obtenir plus de renseignements sur la région que traversera ce chemin de fer, et il ne devrait pas aller plus vite en besogne que les besoins du pays ne l'exigent. Nous ne devons pas perdre de vue que nous avons actuellement à diriger la colonisation vers d'immenses étendues de pays déjà pourvues de chemins de fer, et où il n'y a encore jusqu'ici que quelques rares établissements. Ces régions devraient être colonisées avant d'entreprendre de nous lancer ainsi dans l'inconnu, dans ce grand Nord où il n'y a peut-être pour nous que des désastres en perspective. Si ce projet devait avoir pour conséquence de n'ouvrir à la colonisation qu'un pays parfaitement impropre à la culture, cela nous causerait un tort immense, et nos voisins des Etats-Unis n'auraient garde surtout de laisser perdre une aussssi belle occasion de déprécier le Canada. Nous devons d'abord nous efforcer d'attirer des colons sur les terres que nous savons être propres à la culture, au lieu de tenter la dangereuse expérience de diriger des immigrés vers un pays situé à mi-chemin du pôle nord, et qui nous est pour ainsi dire complètement inconnu. J'ai l'espoir que le gouvernement se ralliera à cette ligne de conduite, car je sais que nos ministres ne manquent pas de sens commun, et j'espère aussi qu'on s'arrêtera, alors qu'il en est encore temps, avant d'exiger du pays qu'il se jette ainsi tête baissée dans une aussi redoutable aventure.

M. RICHARDSON.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : Il est rare que la Chambre manifeste de si excellentes dispositions pour assister à un bébat, et cela m'encourage à profiter à mon tour de l'occasion. Peut-être même me permettra-t-on, au risque d'ennuyer la Chambre pendant deux heures, de rappeler quelques-unes des circonstances se rattachant à ce projet. Je crois que l'an dernier le haut commerce du pays a eu une surprise désagréable quand il se vit refuser certains droits et privilèges qu'il avait demandés. Cependant, personne n'a été beaucoup surpris de lire dans la "Gazette du Canada," qui est l'organe officiel du gouvernement, un communiqué annonçant qu'on demandait au parlement du Canada d'accorder une charte à un chemin de fer à certains termes et conditions. Or, quelles étaient ces conditions ? En premier lieu, que ce chemin de fer serait construit au Canada, et qu'il aurait un certain point de départ et un certain terminus. A en juger par ce point de départ, le projet s'annonçait comme très pratique, car personne n'ignorait que le Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique ne formaient, en réalité, qu'un tout agissant à l'unisson. Il n'était personne un peu au courant des choses de chemin de fer au Canada qui ne sût que le Grand Tronc possédait déjà un superbe réseau de chemin de fer s'étendant par toute la province d'Ontario, à l'est et à l'ouest, et au nord aussi loin que North-Bay. Par conséquent, personne ne manifesta la moindre surprise de voir le Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique se donner la main pour demander que leurs réseaux fût raccordé à North-Bay et prolongé jusqu'à l'ouest. Mais, quand le parlement fut convoqué, il se trouva, à la grande consternation des gens du Grand-Tronc-Pacifique et au grand mécontentement du public, que nombre de politiciens, qui ne voyaient là que leurs propres intérêts à servir, avaient obtenu la préséance sur les hommes de chemin de fer, et le résultat a été que le pays se trouve aujourd'hui tout simplement en face d'une affaire montée pour des fins politiques. Il n'y avait pas lieu de s'attendre qu'un projet de chemin de fer d'une telle envergure pût rester longtemps secret. Aussi, quand on apprit que ce chemin de fer devait être construit jusqu'à la ville de Québec, et qu'il devait avoir son principal siège d'affaires en cette ville—célèbre pour les malversations et le péculat des dirigeants et où l'on sait que se sont donné asile tous les frelons vivant aux dépens de la province de Québec—il n'en fallut pas plus pour faire accourir à Ottawa toute une nuée d'écumeurs, partis de Québec avec l'idée de nous imposer leur éléphant blanc, qui était ici ce fameux pont dont on ne pouvait rien tirer, et qu'on voulait cette fois passer coûte que coûte aux entrepreneurs du Grand-Tronc-Pacifique.

Personne n'ignore qui étaient ici les principaux meneurs de toute cette affaire. Personne n'ignore que certains intrigants, qui tenaient l'oreille des ministres, étaient intéressés dans ce pont, et chacun sait aussi que ce pont, où l'on avait mis quelque chose comme $6,000,000, était en passe de devenir une affaire désastreuse à moins qu'on n'eût la chance inespérée d'en charger la Compagnie du Grand Tronc. Quand on lit le procès-verbal de l'assemblée tenue à Londres par les actionnaires du Grand Tronc, les plaintes que font entendre ces actionnaires devant l'attitude manifeste portée à leurs droits ne laissent pas que d'inspirer un certain sentiment de pitié. Que demandaient-ils, en somme ? Tout simplement qu'on leur donnât une charte pour construire un chemin de fer de North-Bay jusqu'à l'ouest. Mais ces étrangleurs politiques, dont ils se sont plaint si amèrement dans le procès-verbal de leur assemblée, ne tardèrent pas à les prendre à la gorge.

Ils ne s'attendaient pas à leur opposition, mais nous avons pu voir à l'assemblée du comité des Chemins de fer, tenue ici, qu'il s'agissait pour eux de forcer la main aux directeurs de la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc, et que si ces derniers ne cédaient pas, il n'y avait pour eux aucun espoir de recevoir ce qu'ils demandaient. En premier lieu, on a vu arriver le contingent de la province de Québec qui appuyait ce prétendu chemin de fer transcanadien, et aussi le contingent qui appuyait le pont. Ces messieurs ont forcé la main aux gens du Grand Tronc. De faibles protestations se sont fait entendre de la part de sir Charles Rivers-Wilson et de M. Hays, mais tous deux ont dû succomber à la force brutale représentée par les gourdins qui menaçaient leurs têtes. On les a forcés à la pointe de la baïonnette à consentir à ce que le chemin de fer fut prolongé de North-Bay à Québec. Que cette voie ferrée soit destinée ou non à être ainsi prolongée, c'est ce que nous verrons plus tard. Mais ce dont on ne saurait douter, c'est du fait que, lorsque les directeurs du Grand Tronc ont voulu faire consentir leurs actionnaires à acquiescer à la proposition qui est maintenant soumise à la Chambre, les directeurs ont déclaré ouvertement que l'on n'avait pas du tout l'intention de construire cette ligne à l'est de North-Bay. J'ai dit à l'est de North-Bay ; je dois peut-être modifier cela en disant qu'il était tout-à-fait prématuré de dire que la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc serait forcée d'accepter de la part du gouvernement canadien l'affermage de cette ligne. Mais lorsque ceux qui sont intéressés à ce que cette voie ferrée soit prolongée vers l'est ont vu le succès qui avait couronné les efforts du contingent de Québec, alors le contingent des provinces maritimes a fait son apparition. Je désirerais pouvoir me rappeler exactement les paroles dont s'est servi l'honorable député d'Annapolis (M. Wade) lequel, s'adressant à la Chambre, il y a quelques jours, s'est servi d'un langage signifiant virtuellement que, puisqu'il doit y avoir une distribution de deniers publics, lui et ses associés de la droite demanderont que les provinces maritimes participent dans la plus grande mesure possible à cette distribution. Je me rappelle très bien que, lorsqu'on lui a demandé que ce chemin de fer fût prolongé à l'est, à partir de Québec, sir Charles Rivers-Wilson a fait la réponse suivante : " Nous n'avons nul besoin, nulle envie, nul désir de prolonger le chemin vers l'est, vu le fait que nous avons conclu une excellente convention avec le chemin de fer Intercolonial pour l'échange de tout le trafic que nous pourrons transporter vers l'est. Dans ces circonstances, il n'y a pas de raison pour qu'on nous demande de consentir à un prolongement de cette voie ferrée ".

Les honorables députés qui font partie du comité des Chemins de fer se rappellent ce qui est arrivé. J'ignore si ce sont les baïonnettes ou les gourdins qui ont menacé la tête des directeurs du Grand Tronc, mais nous savons que lorsque les députés des provinces maritimes eurent forcé le Grand Tronc à consentir au prolongement vers l'est de cette voie ferrée, on a vu se produire jour par jour des tiraillements peu édifiants entre les libéraux des provinces maritimes, entre ceux de la province du Nouveau-Brunswick qui demandaient que le terminus oriental fut fixé à Saint-Jean et ceux de la Nouvelle-Ecosse qui qui demandaient que ce terminus fut fixé à Halifax. On en est arrivé à un compromis par lequel il a été convenu que Moncton serait le terminus et que deux embranchements seraient construits l'un jusqu'à Halifax et l'autre jusqu'à Saint-Jean.

Or, telle est aujourd'hui la position de ce chemin de fer électoral, de ce chemin de fer que le très honorable premier ministre compte léguer à la postérité comme son œuvre, afin que lorsque l'on écrira l'histoire de ce pays, on puisse un jour lui décerner le titre de fondateur d'empire comme à feu le très honorable sir John A. Macdonald. Eh ! bien, c'est à la postérité qu'il appartiendra de juger en cette matière. Je ne puis guère blâmer les membres du gouvernement, ni le très honorable chef du gouvernement de tenir à laisser un souvenir de ce qu'ils ont fait durant leur règne en Canada. Nous jetons un coup d'œil rétrospectif sur les sept années qui se sont écoulées depuis que ces honorables ministres sont au pouvoir et nous nous demandons : Qu'ont-ils fait ? Ils sont arrivés au pouvoir à une époque où le Canada jouissait d'une prospérité illimitée, et en adoptant le programme financier de leurs adversaires, ils ont réussi à donner au pays une mesure de prospérité assez satisfaisante. L'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) qui a toujours déploré la prétendue ruine de ce pays est heureux et satisfait, sachant que, du moins, en mettant à exécution le programme du gouvernement,

ses collègues et lui ont réussi à fermer quelques-uns des établissements manufacturiers du pays. Qu'ont-ils fait pour les Territoires du Nord-Ouest ? Lorsqu'ils sont arrivés au pouvoir, ils ont trouvé le pays se colonisant rapidement, grâce au fait que le chemin de fer Pacifique Canadien avait, malgré leurs remontrances, leurs désirs et leurs dénonciations, été prolongé jusque dans cette région, ouvrant ainsi l'accès de ces grands territoires.

Ils sont allés dans les provinces maritimes, et, en y dépensant de fortes sommes d'argent, ils ont réussi à amener à Montréal le chemin de fer Intercolonial, et s'ils eussent mis en pratique une politique saine comme celle qui a été énoncée par l'honorable chef de l'opposition, ils auraient pu réussir à faire de ce chemin de fer l'un des grands facteurs de la prospérité du pays. Mais ils semblent maintenant avoir abandonné cette entreprise, et ils condamnent maintenant ce qu'ils ont fait à cet égard il y a quelques années. Ils n'ont pas non plus mis à exécution leur programme au sujet de la construction d'une ligne de chemin de fer au Yukon. Il est vrai qu'en cette matière, l'action du Sénat a eu pour effet de les arrêter dans leur course effrénée. Il est vrai que le très honorable chef du gouvernement et ses partisans ont blâmé le Sénat pour avoir agi de cette manière. Il a prétendu qu'il est très malheureux que le Sénat leur ait été hostile vu que sans cela son projet aurait été mis à exécution. Eh bien, maintenant ils ont un Sénat fait à leur image, un Sénat qui est comme une cire molle entre leurs mains et qu'ils pétrissent à leur guise. Le Klondike est encore là. Pourquoi ne déposent-ils pas de nouveau leur bill du Klondike ? Il n'y a plus de danger qu'il puisse être rejeté par le Sénat. Ils ont en cette Chambre une majorité aussi traitable qu'elle l'a jamais été. Je crois qu'elle l'est même plus: à mesure que nous approchons de la dissolution du présent parlement, ceux qui doivent aller jouir de grasses sinécures sont plus flexibles que jamais. Je ne crois pas que le gouvernement ait jamais eu une majorité plus malléable en cette Chambre qu'au moment actuel, et il est certain que le gouvernement n'a jamais eu une majorité plus traitable au Sénat. Pourquoi n'adopte-t-il pas son bill du Yukon ? Il aura la satisfaction de savoir qu'enfin il se sera érigé un monument en ce pays. Le fait est que cette proposition tire son appui de deux sources et que ces sources représentent, d'abord, les propriétaires de ce pont de Québec, qui se sont déchargé du fardeau de cette grande entreprise publique en le faisant retomber sur le peuple du Canada, après avoir constaté qu'ils sont impuissants et que la banqueroute les menace à moins que le fardeau ne retombe sur les épaules du peuples.

En second lieu, le premier ministre semble être convaincu qu'il lui faut laisser son nom à la postérité à titre de fondateur d'empire, et en dernier lieu, il y un groupe de faiseurs et d'entrepreneurs qui espèrent tirer beaucoup de profit de cette entreprise. L'Acte est rédigé spécialement pour satisfaire les désirs de cet élément de la société, car, bien qu'il doive y avoir trois commissaires pour surveiller les travaux de la construction, leur position sera une sinécure puisqu'ils ne pourront adjuger aucune entreprise entraînant une dépense de plus de $10,000 sans le consentement du gouvernement, qui se réserve le droit d'adjuger les grandes entreprises à ses favoris sans demandes publiques de soumissions et sans concurrence.

Il y avait une fois aux Etats-Unis un politicien dont on blâmait la conduite, en le menaçant de l'indignation publique et qui répondait: " Au d..... le public." Telle semble être l'attitude du gouvernement actuel dans son mépris pour l'opinion publique. Voyez dans quelle humiliante position il se trouve. Le ministre des Finances est muet à son siège, parce que ce contrat tel qu'amendé accorde au Grand-Tronc-Pacifique certaines concessions que le ministre des Finances dénonçait l'an dernier comme étant contraire à l'intérêt public. S'il avait un peu de force de caractère, il déclarerait qu'il a le courage de ses convictions et il quitterait le ministère. Mais la résignation n'est pas son fort et ce n'est pas non plus la vertu dominante de ses collègues dans le cabinet. Il est vrai qu'un ou deux d'entre eux ont résigné, mais l'exemple n'est pas contagieux.

Nous nous rappelons qu'hier soir le ministre des Douanes a établi une comparaison entre un employé d'administration civile et un honorable membre de cette Chambre. Ce n'était pas très convenable, mais enfin, l'honorable ministre des Douanes a dit à l'honorable député que s'il était obligé d'entreprendre la lutte pour l'existence, il ne pourrait jamais gagner autant que cet employé public. Il est probable que ces messieurs du ministère, après avoir entendu les opinions que chacun d'eux exprime sur le compte de ses collègues, en sont arrivés à la conclusion que, s'ils avaient à lutter pour l'existence, ils ne gagneraient pas autant d'argent qu'ils en gagnent aujourd'hui. M. Blair en a gagné plus en se mettant en grève, car il a réussi à s'introduire dans une position qui lui rapporte plus et qui comporte moins de risques. Il n'aura pas besoin de courir les risques d'une élection comme ces messieurs des banquettes ministérielles seront obligés de le faire tôt ou tard.

Ils narguent le pays, croyant que la force brutale de leur majorité les tirera d'affaire. Ils comptent sur une immense majorité dans la province de Québec. Ils comptent que les appels aux préjugés de race leur donneront encore la majorité dans cette province, et ils comptent sur les énormes dépenses qu'ils vont faire dans les provinces maritimes pour tenir encore en respect

l'Ontario et le Nord-Ouest. Ils ont arrangé leurs circonscriptions électorales dans l'ouest; ils ont adroitement placé les Doukhoborstes et les Galiciens dans l'espoir qu'ils pourront étouffer le vote des citoyens canadiens. Ils disent : Il est vrai que nous ne pouvons espérer beaucoup de la province d'Ontario, mais nous comptons sur de fortes majorités dans certaines autres provinces pour contrebalancer le vote d'Ontario. Ce projet de chemin de fer n'est pas une entreprise pratique. Ne savons-nous pas que les actionnaires du chemin de fer du Grand Tronc ont dit aux promoteurs du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique qu'ils ne voulaient pas de l'entreprise à cause du fardeau qui résulterait pour eux de l'obligation d'exploiter la ligne entre North-Bay et Québec et de payer 3 pour cent sur le coût de la construction de la section est? L'an dernier, le gouvernement nous a assuré que c'était là une entreprise merveilleusement avantageuse, et l'expert du gouvernement (M. Charlton)—que nous regrettons de voir absent de son siège pour cause de maladie grave—a fait des déclarations tout à fait opposées au sens commun, quant au transport du grain de l'ouest par ce chemin jusqu'aux ports de mer canadiens. Qu'ils l'aient cru ou non, les membres de la droite étaient heureux de se donner l'illusion de croire que ce que disait l'honorable député de Norfolk-nord était exact. Les châteaux en Espagne alors construits par cet honorable député se sont, cette année, brusquement écroulés comme des châteaux de cartes. Le ministre de l'Intérieur les a démolis l'autre jour lorsqu'il a déclaré qu'il n'y a pas la moindre perspective de voir jamais cette voie ferrée transporter du grain en quantité appréciable. Il dit que l'on ne doit pas s'attendre à cela, et que l'expérience a prouvé qu'il nous faudra employer l'autre système en vigueur sur ce continent; que le transport du grain de Winnipeg à Moncton est une absurdité évidente. Il est vrai qu'en hiver on pourrait en transporter une certaine quantité par voie ferrée non-interrompue, mais la majeure partie du grain sera transportée en d'autres temps et par d'autres voies. Aux Etats-Unis, la majeure partie du grain de l'ouest a été transportée par chemin de fer et par eau, cependant, l'an dernier le gouvernement canadien a annoncé que depuis des années, le gouvernement des Etats-Unis avait fait fausse route et que le gouvernement canadien allait transporter le grain par voie ferrée non-interrompue entre Winnipeg et Moncton. Il est humiliant aujourd'hui pour le gouvernement d'entendre l'un de ses propres membres dire que le plan énoncé l'an dernier était insensé; que le principe adopté aux Etats-Unis est le bon et doit être adopté en ce pays.

S'il doit appliquer ici le programme des Etats-Unis, à quoi sert-il de dépenser $150,000,000 pour rien autre chose que pour des fins politiques ? A quoi sert-il d'aller plus loin vers l'est que North-Bay, l'endroit où le Grand Tronc proposait d'aller ? A l'assemblée des actionnaires du Grand Tronc à Londres, il a été très ouvertement donné à entendre que l'on ne s'attendait pas à ce que la ligne dépassât vers l'est un point situé au nord de North-Bay. Les gens du Grand Tronc ont vu le succès du chemin de fer du Pacifique Canadien et du réseau de chemin de fer Mackenzie et Mann. Le chemin de fer du Pacifique Canadien a pris pour programme de transporter le grain de l'ouest jusqu'à un point situé à la tête du lac Supérieur, puis de laisser le propriétaire l'expédier à Buffalo ou à des ports canadiens: tout ce qu'ils demandaient c'étaient qu'on transportât le grain jusqu'à la rive nord du lac. Des millions et des millions de boisseaux ont été transportés à la tête du lac, et de là transportés à Buffalo, à des ports de la baie Georgienne et par les canaux du Saint-Laurent.

Je crois que l'opinion générale est que lorsque le Grand Tronc aura construit sa ligne jusqu'à Winnipeg, il ne construira pas même une ligne jusqu'au lac Supérieur, mais s'arrangera pour avoir le droit de circulation sur le chemin de fer Pacifique Canadien ou sur le réseau Mackenzie et Mann, car, si je ne me trompe, en vertu de l'Acte accordant un boni à ce dernier chemin, il est tenu d'accorder à d'autres voies ferrées le droit de circulation sur sa ligne moyennant le paiement d'un loyer satisfaisant. Nul homme de bon sens ne peut croire que le Grand-Tronc-Pacifique va construire une ligne parallèle à ces deux lignes lorsqu'il a le droit de conclure des arrangements qui diminueront ses frais de transport et en même temps procureront des recettes aux propriétaires du chemin. En vertu de cet acte, il n'est pas même nécessaire que le Grand-Tronc-Pacifique fasse de semblables arrangements; il peut conclure des arrangements avec quelques-unes des lignes qui traversent les Etats du Nord, et faire de Duluth son dépôt sur les lacs. Nous savons très bien que, prise dans son ensemble, telle n'était pas la proposition du gouvernement; nous savons cela parce que l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Blair) s'est très énergiquement exprimé sur ce point en cette Chambre il y a quelque temps.

M. Blair est allé sur le littoral du Pacifique, en 1902, je crois, et à son retour il a exprimé ses vues. Il a été frappé, comme tout honorable député qui visite le Nord-Ouest doit l'être, des immenses ressources de cette étendue illimitée. Il lui a semblé qu'un autre chemin de fer était nécessaire. Il est vrai que le chemin de fer Canadien du Nord n'avait pas alors été prolongé vers l'ouest aussi loin qu'il l'est maintenant, et il ne manque pas de gens aujourd'hui qui croient que le propriétaire de ce réseau aurait dû être traité plus équitablement par le gouvernement actuel, et que l'on aurait dû en faire une ligne de montagnes. Quoi qu'il en soit, il semblerait que le réseau Mackenzie et Mann n'avait pas l'oreille du mi-

nistère et qu'il n'a pas pu s'entendre avec le gouvernement actuel. En conséquence, il subit l'humiliation de voir construire à même les deniers publics, une ligne parallèle à sa propre ligne, ce qui pourrait avoir pour effet d'empêcher sa ligne d'être exploitée avec profit, bien que j'espère qu'il n'en sera pas ainsi.

Ceci est démontré par le fait que lorsque le parlement s'est réuni et que le gouvernement a exposé son programme, le premier ministre a jugé à propos de déclarer qu'il n'avait pas mis l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Blair) dans sa confidence. Tout le projet avait été arrangé à l'insu de son ex-collègue. Les honorables députés qui étaient en cette Chambre l'an dernier doivent avoir entendu le discours prononcé par l'ex-ministre des Chemins de fer en cette occasion. Je ne crois pas que, de mémoire d'homme, on ait vu une scène semblable dans le parlement canadien. Nul homme n'aurait pu parler d'une façon plus acerbe, plus sceptique et même plus insultante que ne l'a fait l'ex-ministre des Chemins de fer au sujet de ce projet du gouvernement. Aucun des honorables députés qui siégeaient alors en cette Chambre et qui ont surveillé la physionomie du premier ministre ne peut avoir manqué de remarquer sa profonde stupéfaction en entendant les invectives que son ex-collègue débitait avec tant de vigueur. Cependant, l'ex-ministre en a tiré tout ce qu'il voulait en tirer. Au lieu d'être rejeté dans les ténèbles extérieures, il a forcé la main du gouvernement au point qu'en dépit de son langage acrimonieux, en dépit des injures qu'il a lancées à ses collègues et au premier ministre en particulier, le premier ministre a été forcé de lui donner l'emploi le mieux rémunéré que le gouvernement puisse donner. Bien que la position doive être très difficile, à cause des conflits qui vont s'élever entre les intérêts des chemins de fer et les intérêts du public, cependant, le gouvernement a confié cette position à un honorable député que l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), parlant comme comme interprête du gouvernement, a dénoncé comme étant virtuellement un malhonnête homme. L'honorable député de Norfolk-nord n'a-t-il pas dit ouvertement l'an dernier que la principale raison pour laquelle l'ex-ministre des Chemins de fer ne pouvait voir les choses sous le même aspect que le gouvernement était qu'il ne serait pas chargé d'adjuger les entreprises du chemin, insinuant ainsi que si l'on eût permis à M. Blair de donner les entreprises, il y aurait eu malhonnêteté de sa part ?

Cependant, ce même M. Blair occupe aujourd'hui une position où il doit tenir la balance de la justice entre le public et des syndicats aux proportions immenses.

Le gouvernement actuel a de nouveau été obligé d'avouer son impuissance à régler la question de transport. Il a déclaré ouvertement qu'il est incapable de régler cette question. Il y a un an, le premier ministre déclarait que le gouvernement, se sentant incapable de régler la question du transport, avait jugé absolument nécessaire d'appeler certains gentlemen et de faire rapport au parlement. Il annonçait que le gouvernement avait l'intention d'appeler à son aide un conseil d'experts chargé de formuler un programme en ce qui concerne le transport. Je crois qu'il n'était guère trop tôt pour lui de le faire, lorsque l'on considère l'énorme dépense faite pour notre système de canalisation. Mais avant que ce conseil d'experts eût pu faire rapport, et tandis que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux annonçait au gouvernement la cause de son impuissance à régler cette question comme il aurait dû le faire, qu'avons-nous vu ? Le gouvernement a enlevé toute l'affaire à ce bureau d'experts et ces trois gentlemen parcourent maintenant le pays, demandant çà et là des renseignements, non sur les grandes questions du transport à partir d'un côté du continent jusqu'à l'autre côté, mais plus particulièrement au sujet d'affaires d'un caractère local.

En attendant, le gouvernement engageait le pays dans certaines dépenses considérables qui seront rendues inutiles si son projet actuel est mis à exécution. Je regrette que le ministre des Chemins de fer et Canaux ne soit pas à son siège ce soir, car nous pourrions obtenir de lui des renseignements sur le parti que le gouvernement entend tirer de certaines entreprises publiques lorsqu'elles seront terminées. Par exemple, nous avons fait d'énormes dépenses à Port-Colborne, à l'entrée du canal Welland. Combien de millions doivent être dépensés en cet endroit, Dieu seul le sait. On a déclaré en cette Chambre que l'on doit y dépenser $5,000,000, et que non seulement tout le grain du Canada occidental, mais encore tout le grain des Etats de l'Ouest doit être transporté par cette voie. Qu'a prétendu le gouvernement lorsqu'il nous a demandé de voter $5,000,000 pour ce port ? Je crois que l'honorable ministre des Finances agissait comme ministre des Travaux publics, et il se rappellera que l'on prévoyait une dépense de $5,000,000 à Port-Colborne.

M. FIELDING : Qui prévoyait cela ?

M. BENNETT : Le gouvernement.

M. FIELDING : Je crois que cette assertion n'est pas justifiée.

M. BENNETT : Pour une dépense de $5.-000,000 ?

M. FIELDING : Le gouvernement ne s'est pas engagé à dépenser une pareille somme.

M. BENNETT : Combien a-t-on dépensé jusqu'à présent à Port-Colborne ?

M. FIELDING : Je n'ai pas les chiffres, mais ils ne ressemblent en rien à une pareille somme.

M. BENNETT : Je n'ai pas maintenant les Débats sous la main, mais je puis rafraîchir la mémoire de l'honorable ministre. Lorsque l'honorable député de Sainte-Marie (M. Tarte) était ministre des Travaux publics, un soir, on déposa sur le bureau un plan très considérable auquel ne s'opposa aucun autre membre du gouvernement. La proposition était celle-ci : D'abord, la profondeur de l'eau à Port-Colborne était insuffisante, et l'on devait construire d'énormes brise-lames à cet endroit. Ces brise-lames une fois construits, sur la lisière extérieure, on devait ensuite pénétrer dans le port intérieur. Puis le gouvernement devant construire des docks solides, et l'on espérait que, par la suite des temps, l'initiative individuelle construirait de grands élévateurs sur ces docks. Il était entendu que certains capitalistes devaient placer leur argent dans cette entreprise. Aujourd'hui, une compagnie est organisée et l'honorable député d'York-ouest (M. Campbell) en fait partie. D'après son prospectus, cette compagnie a l'intention de construire des élévateurs. Si l'honorable député d'York-ouest était ici, peut-être pourrait-il nous dire combien de capital-actions a été vendu par cette compagnie et ce que la compagnie a fait.

L'honorable ministre des Finances et les autres membres du cabinet savent qu'on a dépensé $2,000,000 à Port-Colborne, et si l'honorable député de Welland (M. German) était ici, je crois qu'il corroborerait ma déclaration à l'effet que l'on a parlé ouvertement du double de $2,000,000 comme étant le montant devant être dépensé à cet endroit. Je ne prétendrai pas que c'est déraisonnable. On a démontré que chaque année le Canada subit l'humiliation de voir quinze à vingt millions de boisseaux de grain du Nord-Ouest prendre la route de Buffalo pour se rendre à New-York ou à d'autres ports de l'Atlantique. Port-Colborne étant un port exposé et non un port à eau profonde. Les grands navires n'ont pu y pénétrer. Le gouvernement a dit que si le port était creusé, si l'on y érigeait des brise-lames et si des docks étaient construits à l'intérieur, les capitaux afflueraient, vu que des compagnies—une au moins—avaient déjà été organisées pour la construction d'élévateurs. Les grands navires des lacs, portant 250,000 ou peut-être 300,000 boisseaux, au lieu de se rendre à Buffalo, entreraient à Port-Colborne.

Là le grain pourrait être emmagasiné dans des élévateurs, puis chargé sur des bateaux d'une capacité de, disons 60,000 boisseaux, et envoyé à Montréal ou à Québec. Quand nous en serons à discuter les crédits à Port-Colborne, il est possible que nous nous apercevions alors que nous avons dépensé là beaucoup d'argent. Mais si l'on adopte le système de transport dont il est question dans ce bill, cela voudrait dire que nous avons tout simplement jeté à l'eau les millions dépensés à Port-Colborne, et nous aurions bien mieux fait alors d'employer cet argent pour réduire la dette publique au lieu de l'augmenter. Je ne suis pas éloigné de croire que le gouvernement avait vu juste au sujet de Port-Colborne. Je crois même que si on avait adopté quelques-unes des mesures proposées par l'ex-ministre des Travaux publics (M. Tarte) tout le pays s'en serait bien mieux trouvé. Pour quelle raison ne s'est-on pas rendu alors aux désirs de l'ex-ministre des Travaux publics ? Il est notoire que l'opposition est surtout venue des ministres et des députés d'Ontario. Et pourquoi cela ? Parce qu'on prévoyait que si le chenal était creusé depuis l'embouchure de la rivière aux Français jusqu'à North-Bay, le grain serait transporté à North-Bay, puis de là passerait au chemin de fer du Pacifique pour être dirigé vers Montréal ou un autre endroit. On s'explique donc que si ce projet n'a pas réussi, cela provenait de l'opposition suscitée au chemin de fer du Pacifique par les députés et les ministres d'Ontario, ainsi que par le chemin de fer du Grand Tronc. Quand l'ex-ministre des Travaux publics se trouva ainsi paralysé, quelle autre proposition jugea-t-il à propos de soumettre ? Il s'agissait d'un autre projet, dont l'adoption eût été très avantageuse au pays. Je crois que c'est dans l'automne de 1902 que le bruit se répandit parmi les journaux que le président du Grand Tronc et le président du Pacifique en étaient venus à un arrangement, comportant une certaine fusion entre ces deux puissantes compagnies, pour donner à notre grand ouest, et même à certains Etats américains de l'ouest, de grands avantages en matière de transports. De quoi s'agissait-il donc? Il s'agissait de droits de parcours sur la section de Midland du Grand Tronc depuis Midland jusqu'à Port-Hope, et sur la ligne-mère du Pacifique Canadien. Qu'en serait-il résulté ? En retour de certaines dépenses, qui auraient été faites par le Grand Tronc, ce chemin de fer se serait trouvé dans une situation exceptionnellement avantageuse. La Compagnie du Pacifique aurait amené le grain jusqu'à Midland et l'aurait confié à cette ligne, qui après qu'on y aurait construit une double voie et après qu'on en aurait fait redresser les courbes et abaisser les pentes, se serait trouvée tellement améliorée qu'une seule locomotive aurait pu tirer 50 wagons. Cette ligne eût été parfaitement en mesure de lutter contre les chemins de fer entre Buffalo et New-York et autres points du littoral de l'Atlantique. Mais, pour une raison ou pour une autre, tout cela resta à l'état de projet. C'eût été là une chose excellente pour l'ouest et tout le pays, et nous aurions eu là exactement la même chose que l'arrangement actuellement en vigueur entre le Pacifique et le Grand Tronc, sur la ligne entre Toronto et Hamilton. Qu'est-il arrivé ici ? Le Grand Tronc avait une ligne entre ces deux points. La Compagnie du Pacifique désirait arriver à Hamilton, afin de se raccorder à l'ouest avec les chemins de fer des Etats-Unis. Quand la Compagnie du

Grand Tronc apprît que le Pacifique projetait de construire une ligne parallèle au Grand Tronc, elle consentit à conclure un arrangement donnant aux deux compagnies le droit de parcours commun sur la voie du Grand Tronc. Ainsi donc, il n'y a ici aucune concurrence, et les deux compagnies réalisent de bonnes recettes. Il en eût été de même, si on l'eût voulu, pour la section de Midland. Les deux compagnies auraient vu à se partager tout le grain qui leur aurait été amené par les lacs, et leurs wagons auraient transporté ce grain à Montréal, Halifax ou Saint-Jean. Si cela eût été fait, la Compagnie du Grand Tronc n'aurait jamais poussé l'exigence jusqu'à demander ce qu'elle sollicite aujourd'hui. Si le parlement eût permis à cette compagnie de construire une ligne à partir de Winnipeg, elle aurait pu obtenir le droit de parcours commun pour arriver à la tête du lac Supérieur, et nous nous serions trouvés alors avec trois lignes en concurrence, c'est-à-dire le Grand Tronc, le Pacifique et le réseau Mackenzie et Mann, et tout cela sans qu'il nous en eût coûté pour ainsi dire un seul dollar. Mais ce n'est pas là ce que voulaient ceux qui se tiennent derrière le paravent du Grand-Tronc-Pacifique. Pour cela ? Tout simplement, parce qu'il n'y aurait pris à sa charge exclusive les travaux d'amélioration de la section Midland, et il n'y aurait eu aucune construction entre le haut du lac Supérieur et Winnipeg. Puis, on aurait fait comme les Mackenzie et Mann, c'est-à-dire construire un chemin dans les prairies sans rien retirer du gouvernement ni en terres ni en argent. Seulement, encore une fois, il n'y aurait eu là rien à glaner pour les écumeurs politiques, rien surtout à jeter en pâture aux voraces entrepreneurs de chemins de fer.

Alors, nous avons vu se dessiner peu à peu ce projet du sénateur Cox, du sénateur Gibson et de ces autres messieurs. Quand les gens du Grand Tronc, M. Hays et autres, s'aperçurent qu'ils ne pourraient pas obtenir un chemin de fer de North-Bay à l'ouest, ils furent forcés de conclure ce pacte contre lequel se sont élevés leurs propres actionnaires d'Europe, et ils ont dû, pour calmer ces actionnaires, imaginer de leur dire que ce projet était absolument fantaisiste et qu'il ne serait jamais mis à exécution.

Je vous ferai observer, pour peu qu'on considère ce qui s'est déjà passé, et qu'on admette que le transport par eau a toujours donné satisfaction, que si ce chemin de fer est jamais construit—et les directeurs du Grand Tronc ont laissé entendre à leurs actionnaires qu'il ne serait jamais construit—il y passera à peine quelques boisseaux de grain. Nous nous en rapportons au ministre de l'Intérieur pour déclarer que la plus grande partie du grain qui viendra du Nord-Ouest sera transporté partie par eau et partie par chemin de fer. Eh bien, si l'on considère que ce grain nous viendra du Nord-Ouest jusqu'au lac Supérieur, où des bateaux le prendront pour le transporter

jusqu'aux ports de la baie Georgienne et du lac Huron, puis de là à Montréal par le canal Welland, quelle est donc la raison d'être de cette entreprise gigantesque où le gouvernement veut maintenant nous entraîner, et qui devra nous coûter tant de millions ?

Une chose certaine, c'est que le gouvernement fait grand fond là-dessus pour l'aider à remporter ses élections. Il va probablement dès cette année engager la lutte sur les mêmes principes qu'en 1896, alors que le parti libéral combattait le Remedial Bill, ou projet de loi réparatrice. Dans la province de Québec, on a donné l'assurance que le bill réparateur promis par les libéraux serait rédigé en termes énergiques et aurait bien plus d'effet que celui de l'ancienne administration ; et dans la province de Québec on va annoncer comme absolument certaine la construction de ce nouveau chemin de fer. Dans la province d'Ontario on avait annoncé qu'il n'y aurait pas de loi réparatrice ; et on déclarera de même, l'automne prochain, dans la province d'Ontario, que ce chemin ne sera pas construit plus loin qu'un certain point situé au nord de North-Bay. C'est là la ligne de conduite qu'on va suivre. Pour donner plus de poids à cette déclaration, tous les candidats libéraux de la province d'Ontario feront remarquer que pas un seul ministre d'Ontario n'a eu l'audace de prendre en cette Chambre la défense de ce projet. Bien entendu, ce ne pouvait pas être le ministre des Douanes, parce que ce ministre ne fait que sortir de deux campagnes politiques dans la province d'Ontario. Il s'est rendu dans la circonscription de Bruce-est afin de chercher à faire valoir les avantages de ce projet du Grand-Tronc-Pacifique. Mais l'accueil qu'il reçut fut loin d'être de son goût. Alors, il se rendit dans la circonscription de Lambton, pour y exposer le même programme, et il n'eut pas plus de succès. Vous pouvez donc prendre ma parole que, quand les élections générales auront lieu, pas un seul candidat libéral dans Ontario n'osera soutenir que ce chemin de fer va être construit plus loin qu'au nord de North-Bay, et ils n'en voudront pour preuve que le compte-rendu même des " Débats " de la Chambre. Durant tout ce temps le ministre des Postes se tenait muet comme carpe. Le ministre des Douanes n'a pas ouvert la bouche ; le ministre des Travaux publics gardait un silence d'or, et le ministre du Commerce n'a jamais prononcé un seul mot qui ait pu faire croire qu'il prenait la défense de ce projet. Si ces messieurs dépassent jamais cette mesure, ils n'auront qu'à se rejeter sur l'argument invoqué l'autre jour par le ministre des Postes quand, s'étant vu rappeler certaines déclarations antérieures, il répondit qu'aucun gouvernement ne pouvait être considéré responsable de ce qu'un de ses membres avait pu dire individuellement. Alors que, d'un côté, nous voyons que le premier ministre a dit dans la province de Québec, dans des

assemblées publiques et sur les hustings, que ce chemin serait construit jusqu'aux provinces maritimes, ces messieurs nous feront remarquer que pas un seul ministre appartenant à l'Ontario a jamais pris la défense de ce projet. On dira aussi au peuple que si ce gouvernement est maintenu au pouvoir, les ministres d'Ontario trouveront moyen de s'affirmer et de faire en sorte que ce chemin n'aille pas plus loin qu'à un certain point situé au nord de North-Bay.

L'autre soir, en terminant le débat, le premier ministre nous a fait une petite offre dans son propre avantage. J'imagine que quelques-uns des ministres représentant la province d'Ontario ont dû lui adresser des remontrances ; j'imagine aussi que certains députés de la province d'Ontario ont dû trouver à redire, du moins ceux qui n'ont pas reçu la promesse de places dans le service du gouvernement, parce que je ne crois pas qu'il en est beaucoup parmi eux qui entendent faire de nouveau la lutte. J'imagine que ces messieurs ont dû en appeler au premier ministre pour le supplier de leur accorder au moins quelque chose dont ils pourraient faire fond vis-à-vis des électeurs d'Ontario. Qu'a répondu le premier ministre? Je ne puis pas dire exactement à quelle page cela se trouve, mais le très honorable premier ministre se rappelera que la seule consolation qu'il a donnée à ces suppliants a consisté à leur faire observer qu'il n'y avait pas une seule ville, ou un seul bourg ou village de la province d'Ontario qui n'était pas déjà envahi par la Compagnie du Grand Tronc, et que le réseau du Grand Tronc était si étendu dans Ontario qu'il n'y avait pas une seule industrie manufacturière de cette province qui ne retirerait pas un grand bien de la construction de ce Grand-Tronc-Pacifique en étant ainsi mise plus à même de pouvoir expédier ses produits au Manitoba et dans le Nord-Ouest. Eh bien, je viens ici demander au premier homme de finance venu qui a du sens commun de venir mettre ici un peu de raisonnement. Peut-on vraiment croire que le Grand-Tronc-Pacifique va transporter du grain de l'ouest jusqu'à Moncton, et de là à Halifax et à Saint-Jean, puis qu'il va ramener ses wagons vides à North-Bay, et de là les faire descendre jusqu'à Galt, par exemple, afin de les y charger de marchandises à destination de l'ouest en repassant par North-Bay ? Eh mais, ce serait là une chose absolument absurde.

Voici ce que se propose de faire le Grand-Tronc-Pacifique. En été, il transportera du grain jusqu'au nord des lacs, et une certaine quantité de grain viendra à North-Bay. De là, les wagons iront distribuer ce grain parmi les minotiers, en divers endroits de la province d'Ontario, puis ils reprendront ensuite des marchandises en destination du Nord-Ouest. Mais pas un homme de commerce ayant du sens commun ira croire que des wagons chargés de blé se rendront de l'ouest à l'est, puis qu'on les ramènera à un point situé à 200 ou 300 milles au nord de North-Bay, d'où ils redescendront toujours vides jusqu'à North-Bay, pour de là aller prendre des marchandises dans les villes et bourgs d'Ontario. Personne ne pourrait soutenir une pareille absurdité. Par conséquent, les candidats libéraux dans Ontario nous diront : "Ne voyez-vous donc pas que notre intention n'est nullement de construire ce chemin plus loin qu'à une certaine distance au nord de North-Bay, et que non seulement il n'y a pas un ministre d'Ontario qui se soit déclaré en faveur du projet du gouvernement, mais il y a eu une couple d'élections partielles il y a quelque temps dans la province d'Ontario et il ne s'est pas trouvé un seul ministre d'Ontario qui ait voulu y prendre part, à l'exception du cheval de bât du gouvernement. C'est ce pauvre ministre des Douanes qui s'est fait en cette circonstance le cheval de bât de son parti dans la province d'Ontario, et je n'entends ici nullement déprécier les services qu'il a pu rendre car chacun sait qu'un cheval de bât est quelquefois fort utile. Plusieurs de ces honorables députés ont dû déjà avoir l'occasion d'apprécier les services du cheval de bât. Il s'est trouvé des mineurs, braves et courageux, qui étaient prêts à tout faire, mais leur tâche eût été rendue impossible, si ce n'eût été que le cheval de bât leur venait en aide. Il n'en reste pas moins avéré que, dans la province d'Ontario, le très honorable leader du gouvernement a le malheur d'avoir des ministres qui possèdent un talent tout particulier pour se dérober quand il se présente des élections partielles, et c'est alors au ministre des Douanes qu'on a recours pour servir de cheval de bât. Où était donc l'honorable ministre des Postes quand ces élections partielles ont eu lieu dans la province d'Ontario ? On ne peut pas constater qu'il ait dit un seul mot au sujet de ce projet de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique. Il savait que ce serait là une question brûlante à aborder. Il savait que les cultivateurs de la province d'Ontario eussent aimé à connaître son opinion là-dessus, d'autant plus qu'on n'ignorait pas qu'il s'était déjà montré autrefois fort particulier pour des dépenses ne représentant que quelques milliers de dollars. L'honorable directeur général des Postes n'a-t-il pas déjà assuré les cultivateurs qu'il visait surtout à l'économie ? Ne s'est-il pas élevé contre les dépenses extravagantes de Rideau-Hall, contre le traitement de $50,000 du Gouverneur général, et comme preuve de l'honnêteté de ses intentions, n'a-t-il pas déjà présenté une résolution en cette Chambre pour faire abaisser ce traitement à $30,000 ? Eh bien, l'occasion s'offrait ici pour lui de mettre toutes ces belles intentions en pratique, et il ne l'a pas fait. D'un autre côté, les cultivateurs d'Ontario avaient tout lieu de s'attendre qu'on entendrait parler de lui, aujourd'hui qu'il s'agissait d'une dépense de $150,000,000. Mais l'honorable gentleman

s'est donné bien garde d'aller dénoncer ce projet du Grand-Tronc-Pacifique, et je suppose que quand ce sujet sera mis en discussion dans Ontario, si l'honorable ministre croit pouvoir s'absenter de York-est pour un jour ou deux, il ira dire aux électeurs d'autres circonscriptions qu'il y a le rapport des directeurs du Grand Tronc, dont l'assemblée a eu lieu à Londres, et qu'on a alors assuré solennellement à ces actionnaires qu'on s'était trop hâté de parler de la construction du chemin à l'est de North-Bay, et que cette construction ne se ferait pas. L'honorable ministre des Travaux publics aurait aussi eu l'occasion de se faire entendre dans les circonscriptions dont j'ai parlé, mais il ne l'a pas fait, et il en a été de même de l'honorable ministre du Commerce.

M. SAMUEL HUGHES : Parlez-nous donc du ministre de la Justice.

M. BENNETT : L'honorable ministre de la Justice n'appartient pas à la province d'Ontario et on ne lui a pas demandé d'aller dans cette province. Je n'ai pas entendu dire, non plus, que l'honorable secrétaire d'Etat s'y soit rendu. Ainsi donc, nous voyons que ces membres du gouvernement appartenant à la province d'Ontario se sont en quelque sorte retranchés derrière toutes ces défenses, afin que, advenant les élections générales, ils puissent venir dire aux électeurs d'Ontario qu'ils ne se sont jamais déclarés en faveur du prolongement de ce chemin de fer au delà de North-Bay. Ne voyez-vous donc pas ce qui va résulter de tout cela dans Ontario ? On nous a un peu mis sur la voie l'autre jour à Toronto, quand nous avons appris que le gouvernement provincial devait subventionner libéralement ce nouveau transcontinental, ce qui ferait de la province d'Ontario une excellente vache à lait. L'honorable M. Ross subventionne libéralement les lignes devant se raccorder à ce nouveau réseau, et il a essayé l'autre jour de justifier son attitude devant la législature d'Ontario. Il a déclaré que le chemin de fer du Grand Tronc était étroitement lié aux destinées de la province d'Ontario, et que ce qu'il entendait faire maintenant, c'était de continuer plus que jamais à édifier la province d'Ontario. Cela a toujours été, du reste, le grand cri de guerre de l'honorable M. Ross.

N'allons-nous pas, demanda-t-il, développer tous les ports lacustres de l'Ontario ? L'expérience démontre, et l'avenir justifiera la croyance que le trafic de l'Ouest doit s'écouler par les ports du haut du lac Supérieur et de là, en suivant les grands lacs, par lese divers centres de la baie Georgienne et du lac Huron. C'est là une grande vérité que ces messieurs de la droite pourront exploiter. Prenez, par exemple, l'honorable député d'Huron-ouest (M. Holmes). Il se rendra dans sa circonscription cet automne et dira : Il est vrai que ce chemin de fer va coûter beaucoup d'argent ; mais n'allez pas croire l'histoire au sujet des $150,000,000. Il pourrait coûter cette somme, s'il devait être construit jusqu'à Moncton. Mais que personne ne se mette dans l'idée qu'il sera construit jusqu'à Moncton. On compte que de beaucoup la plus grande quantité du grain sera transportée par eau à partir des ports du lac Supérieur. Puis, il ajoutera : Ne voyez-vous pas quel va être le résultat ? Nous sommes ici sur la voie que suivra le trafic. Goderich va pouvoir se développer et devenir une grande ville. Le gouvernement actuel a promis de dépenser des centaines de mille dollars à améliorer notre port. Dès que ce chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique sera construit, vous verrez des millions et des millions de boisseaux de grain se diriger sur Goderich. N'allez pas croire qu'un seul boisseau va voyager par voie ferrée. C'est là une histoire. Puis, l'honorable député de Simcoe-nord (M. McCarthy), ira trouver les habitants de Collingwood et leur dira qu'il est absurde de croire qu'un seul boisseau de grain voyagera vers l'est par voie ferrée. A l'appui de sa déclaration, il citera les paroles du ministre de l'Intérieur (M. Sifton), que tout le grain des Territoires du Nord-Ouest sera transporté par eau, et il fera observer en même temps qu'on se propose de dépenser quelques centaines de mille dollars de plus pour creuser le port de Collingwood. Puis, ce sera le tour de Midland. Probablement que le directeur général des Postes y retournera. Le souvenir de la dernière visite qu'il y a faite ne doit pas lui être très agréable. J'espère que l'honorable ministre retournera à Midland et y prononcera un de ses discours pleins de promesses. N'allez pas vous fier à l'histoire qu'on raconte dans la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et la province de Québec relativement au transport des grains vers l'est par voie ferrée. On n'a aucunement l'intention de le faire. Et il en sera de même dans toutes les parties de la province d'Ontario ; on y donnera l'assurance que le grain sera transporté du Nord-Ouest par eau. Puis, l'honorable député d'Essex (M. Cowan) fera le même appel aux électeurs de sa circonscription. L'honorable député de Kent (M. Stephens) découvrira probablement qu'une fois la rivière Thames creusée, les bateaux partis des ports du lac Supérieur pourront la remonter. Tous les honorables députés de l'Ontario feront le tour de leur circonscription en vue d'assurer à leurs électeurs que tous les ports de l'Ontario vont prendre un nouvel essor. Que dira-t-on aux électeurs des autres provinces? On répétera l'affirmation du très honorable premier ministre, que cette ligne va se rendre jusque dans les provinces maritimes. A sa face même ce projet de chemin de fer n'a en vue que les intérêts du parti libéral qui l'appuie ; et les termes de la convention quant à la distribution des contrats indiquent d'une manière concluante qu'il y a au fond de toute

l'affaire une visée de gain pécuniaire aux dépens de l'Etat.

Je suis réellement flatté de voir tant de ministres présents pendant mon discours. Il est rare qu'aucun d'entre nous ait cet honneur. Il se trouve plus de ministres ici, ce soir, que lorsque l'honorable chef de l'opposition prit la parole, et j'espère qu'il ne s'en montrera pas jaloux. La raison doit en être que les ministres commencent à s'inquiéter. Le ministre de l'Agriculture, le ministre du Revenu de l'intérieur et le ministre de la Justice arrivent de Québec. Craignent-ils que la force de notre argumentation ne fasse fléchir le premier ministre et ne l'engage à rejeter le projet ? Les ministres des provinces maritimes sont-ils ici ce soir pour s'assurer que le premier ministre ne faiblira pas ? Les ministres de l'Ontario sont-ils ici dans l'espoir que nos objurgations vont l'entraîner ? A tout événement, je ne puis croire que le gouvernement a sérieusement l'intention de mettre ce projet à exécution, car si nous en jugeons par l'expérience du passé, il ne peut qu'échouer. L'année dernière, il fut transporté du grain du fond des Grands Lacs à Montréal et Québec moyennant trois cents du boisseau, et comment le premier ministre peut-il croire que son chemin de fer transcontinental sera en mesure de la faire au même prix ? Le ministre de la Justice reconnaît que des navires ont transporté du grain à partir du haut du lac Supérieur jusqu'à Montréal et Québec moyennant trois cents par boisseau et qu'ils en sont revenus avec des cargaisons de bois à pâte ; mais il a ajouté que c'était exceptionnel et que les propriétaires des navires y avaient perdu de l'argent. D'après les renseignements que j'ai en main, les propriétaires de ces navires ont, au contraire, fait de jolis bénéfices et l'année prochaine un plus grand nombre sera engagé dans ce trafic. Le ministre de la Justice considère-t-il que le bois à pâte de la province de Québec soit tellement inférieur que les manufacturiers de Niagara-Falls n'en utiliseront plus ? Je regrette qu'il ne veuille pas dire " non ", car on pourra croire que le bois à pâte de Québec est de qualité inférieure. Voici l'honorable député de Shefford (M. Parmelee) qui rentre ; voudra-t-il me dire si le bois à pâte de Québec est de qualité inférieure ?

M. PARMELEE : Le meilleur au monde.

M. BENNETT : Alors s'il en est ainsi pendant bien des années encore, les grands fabricants des Etats-Unis se serviront de ce bois à pâte, et les navires transportant le grain à Québec à trois cents du boisseau auront des cargaisons de retour et leurs affaires prospéreront. A en juger par ce qu'a dit le ministre de l'Intérieur, que la plus grande partie des grains du Nord-Ouest s'écoulera vers les ports du lac Supérieur, nous aurons une véritable procession de navires transportant les grains sur les lacs, et alors adieu votre chemin de fer transcontinental comme transporteur de grains. Voyez ce qui se passe aux Etats-Unis par rapport au canal de l'Erié. On dit que le canal de l'Erié décide des taux de transport sur les chemins de fer, et nous savons qu'aussitôt la navigation arrêtée en hiver, les compagnies de chemins de fer s'entendent et les taux sont haussés. Les habitants de l'Etat de New-York doivent dépenser $100,000,000 pour le creusement du canal de l'Erié.

M. SAM. HUGHES. $110,000,000.

M. BENNETT : Merci du renseignement. Cent dix millions ne seraient considérés qu'une bagatelle au Canada, où le gouvernement fait toutes choses avec tant d'extravagance et de gaspillage ; mais aux Etats-Unis, où les fonds sont dépensés dans l'intérêt du pays, on considère cent dix millions une forte somme On se rappelle que, l'année dernière, le chef de l'opposition défia les ministres d'indiquer à $30,000,000 près ce que l'établissement de ce chemin allait coûter, il leur fallut rester coi et avouer leur ignorance en la matière. Je ne fais cette observation que pour montrer comment aux Etats-Unis, bien qu'on en médise grandement ici—je me rappelle en effet, que le premier ministre récemment, se servit d'épithètes très insultantes à l'adresse des Etats-Unis, dont je veux me faire le défenseur aujourd'hui—les ministres et les gouvernements sont limités et surveillés toutes les fois qu'on met à leur disposition un crédit de $100,000,000. Mais, pour en revenir au canal de l'Erié, si avec une profondeur de quatre ou cinq pieds, on a pu tenir les compagnies de chemins de fer en respect et les forcer à maintenir un tarif moins élevé, que ne fera-t-on pas avec un canal d'une profondeur de 14 ou 15 pieds ? Si l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, qui est au courant de toutes ces choses, était présent, il pourrait nous renseigner sur-le-champ ; mais jamais il n'ouvre la bouche.

M. TAYLOR : Je soulève la question de règlement. Je crois apercevoir un honorable député qui enfreint toutes les règles en se tenant les pieds sur son pupitre. J'aimerais que le président décide s'il est convenable qu'un député prenne cette posture ?

M. L'ORATEUR-INTERIMAIRE (M. C. Marcil) : Le corps du délit ayant été supprimé, je ne pense pas qu'il soit nécessaire de rendre une décision.

M. BENNETT : Je m'adressais particulièrement à l'honorable député d'Ontario-ouest, car il est un de ceux qui comptent bien ne plus honorer cette Chambre de leur présence. Il espère être transporté dans ce charnier de politiciens déconfits, le Sénat, pour me servir de l'expression que j'ai entendue dans la bouche de ministres et de membres de la droite. Après cette interruption inconvenante, produite par l'apparition de ces pieds, que je pourrais presque appeler fourchus

ou sataniques, j'en reviens à la situation de la province d'Ontario par rapport à cette entreprise. En premier lieu, il va nous falloir solder la plus grande partie de cette dépense de $150,000,000 ; puis il va nous falloir payer les $60,000,000 que le gouvernement Ross doit contribuer ; et ensuite, le ministre de l'Intérieur nous informe que le chemin de fer ne sera pas plus avantageux qu'un chemin aboutissant aux ports de la rive septentrionale du lac Supérieur. Les esprits réfléchis sont persuadés que le creusement des canaux va révolutionner les transports dans notre pays. Prenez, par exemple, le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent ; avant que nous eussions le chenal de 14 pieds de profondeur jusqu'à Montréal, les frais de transport étaient de 6 cents par boisseau jusqu'à Kingston. Mais aujourd'hui que les canaux sur tout le parcours ont été creusés, les frais de transport sur le grain ne sont plus que 3 cents le boisseau jusqu'à Montréal. Quand les Yankees, avec leur grand esprit d'entreprise, auront creusé le canal de l'Erié à une profondeur de 14 pieds, de manière à permettre le passage de navires portant de 40,000 à 60,000 boisseaux depuis le fond du lac Supérieur jusqu'à New-York, le tarif actuel ne sera-t-il pas réduit de moitié, et les frais de transport du grain jusqu'à New-York ne tomberont-ils pas à 1 cent ?

Quand les ministres sont mis en présence de ces faits, quand on leur donne ce problème d'affaires à résoudre, on entend alors la voix du ministre des Finances plus perçante que jamais, faisant vibrer la corde du sentiment. Certes, il est utile de pouvoir enthousiasmer ses partisans. Mon honorable ami le ministre des Finances suit dans une grande mesure le principe posé par ce vénérable avocat à qui son clerc demandait : " Que devrai-je faire quand la preuve sera contre moi ? "—" Invoquez alors les principes," lui répondit-il : " Et si les principes sont contre moi ? " demanda le clerc. " Alors, invoquez la preuve," répliqua l'autre. Pareillement, le ministre des Finances quand les faits sont contre lui, se rabat sur le sentiment. En dépit de cette constation qu'il s'est produit un fort courant d'émigration des Etats-Unis vers notre Nord-Ouest,—nous avons la déclaration du colonel Davidson, de Saint-Paul, qu'au moins 60,000 habitants des Etats-Unis ont émigré vers le Nord-Ouest canadien, cette année, il se cramponne à l'illusion qu'en matière de commerce les expéditeurs de grains du Nord-Ouest vont se laisser guider par le sentiment. Mais, l'année dernière, nos Canadiens de cette partie du pays ont expédié quelque 15,000,000 de boisseaux de leur grain par le port de Buffalo. Est-ce là du sentiment ? Et au moment où notre population va se grossir d'un fort contingent de colons d'Europe ou des Etats-Unis, l'honorable ministre des Finances se berce encore de l'espoir qu'il suffira de dire à ces gens qu'il existe un chemin de fer aboutissant à Moncton, pour qu'ils sacrifient toutes les occasions d'expédier leurs produits par d'autres routes et dirigent leurs produits sur les ports canadiens. Et tout cela sous l'influence du sentiment.

Que le ministre des Finances et le ministre des Douanes me permettent de leur dire qu'il y a aux Etat-Unins des gens de si peu de sentiment que, l'année dernière, une quantité considérable de grain fut expédiée de ce pays par voie de Fort-William. Comment expliquer cela? Simplement parce que les frais de transport par cette voie étaient moins élevés. Que le ministre des Finances ne se figure pas que le commerce se laisse guider par le sentiment. L'expérience du passé nous fait voir que c'est la question des frais qui règle tout. Au reste, ce n'est pas au cultivateur du Nord-Ouest qu'il faut faire appel dans la circonstance, et voici pourquoi. Tout le monde sait que le cultivateur du Nord-Ouest n'expédie pas lui-même ses produits. Le cultivateur qui peut avoir dix wagons de grain ne vend pas [illegible] tement à l'importateur anglais. Les importateurs de la Grande-Bretagne nous achètent pour des millions de dollars de grain. Nous savons qu'il y a des acheteurs de grain dans Ontario, au Manitoba et dans le Nord-Ouest. Ces marchands, à l'époque de la récolte, préparent les voies. que font-ils ? Une compagnie est prête à dépenser $5,000,000, tel particulier, à dépenser $2.000,000 ou $3,-000,000. Ils envoient leurs acheteurs d'une extrémité à l'autre du Manitoba et des Territoires, et ces acheteurs s'assurent d'avance de l'espace qu'il leur faudra dans les élévateurs, ainsi que d'un taux de transport par terre et par eau. L'honorable ministre des Finances sait cela parfaitement.

il nous demande de croire que ces gens, par sentiment, vont refuser de patronner d'autres que les compagnies canadiennes, et conséquemment expédieront toutes leurs marchandises par le Grand-Tronc-Pacifique. J'aimerais à entendre le ministre des Finances soutenir cet argument dans l'Ontario. Mais il est probable qu'il hésiterait à se moquer d'eux à ce point. Je suis surpris que l'union des compagnies d'assurance sur la vie n'ait pas retenu les services en qualité d'actuaire, de cet honorable ministre qui a trouvé le moyen de lancer moyennant $13,000,000 un chemin de fer qui devra coûter $150,000,000 ; je suis surpris qu'on n'ait pas reconnu en lui un homme à qui rien n'est impossible. Sans doute, il en est qui pensent que d'un coup de sa baguette magique il peut changer en or le cuivre et autres vils métaux. Lorsque l'honorable ministre visitera l'Ontario, il ne se contentera pas peut-être d'en appeler au sentiment, mais assurera au peuple de sa voix la plus aiguë que ce chemin de fer ne coûtera que $13,000,000. C'est pour avoir fixé ce chiffre, je pense, que l'honorable ministre n'a pas ouvert la bouche dans le cours du débat de cette année. Lors de la session dernière, il parla assez longuement. Mais

comme l'opinion générale paraît être aujourd'hui qu'on ne saurait construire ce chemin de fer moyennant $13,000,000, le ministre ne dit plus mot. Mais après tout, je ne pense pas qu'il ait voulu tromper la Chambre, l'année dernière, avec son estimation de $13,000,000. Il se fondait, je pense, sur les grandes assurances qu'on lui avait données que c'était un pays assez favorable à la construction d'un chemin de fer. Sans doute, il ne lui avait pas encore été donné, dans le temps, de s'enfoncer profondément dans ces énormes montagnes de renseignements. Il ajoutait foi alors aux déclarations faites si étourdiment par certains membres de la droite au sujet de l'existence dans cette région, de plateaux, de plaines, d'étendues aussi unies que cette table, et là-dessus il calcula que le chemin de fer pourrait être construit moyennant $13,000,000. Mais hélas, que les espérances humaines sont fragiles. Cette année l'honorable ministre n'ouvre pas la bouche; et personne ne nous parle plus des possibilités de ce pays; on se contente de dire qu'on y a trouvé un églantier en fleur; mais on ne saurait assurer qu'il y soit encore. Il y était il y a 250 ans, mais il reste à savoir s'il y est encore aujourd'hui. Et fort de la nouvelle qu'une rose sauvage y fut trouvée il y a deux cents ans, le ministre des Finances va risquer sa réputation en affirmant que ce chemin de fer pourra être construit moyennant $13,000,000.

Il me faut remercier la Chambre de l'attention qu'elle m'a donnée. Je remercie particulièrement les ministres d'être demeurés à leurs sièges pendant mon discours.

Certains de mes amis qui n'ont pas été favorisés de cette manière vont être jaloux, je n'en doute pas. Je m'enorgueuillis à la pensée que j'ai réellement touché le cœur des ministres. A leur tour, ils vont "toucher," ou leurs amis vont "toucher," la bourse du contribuable. Mais c'est le cœur des ministres. A leur tour, ils vont "toucher à nous de toucher. J'ai confiance qu'à l'époque des élections, les ministres seront unis, qu'ils n'auront pas, comme en 1896 à propos de la loi réparatrice, une histoire pour chaque province. Mais je les avertis que s'ils veulent faire accepter dans l'Ontario leur prétention que ce chemin de fer peut être construit moyennant $13,000,000, il leur faudra beaucoup du "nerf de la guerre" pour empêcher leurs candidats d'être défaits. Ce projet n'est pas vu d'un bon œil par les gens d'affaires du pays, et sir Charles Rivers-Wilson et M. Hays ont cru devoir assurer à leurs actionnaires qu'ils ne seraient pas tenus de se charger de ce fardeau qu'est la division de l'est. Les ministres nous exhortent à nous montrer braves et confiants. Ils nous disent que cette dépense de $150,000,000 n'effrayera pas ces vaillants Canadiens. Mais sûrement, si nous sommes en mesure de dépenser $150,000,000, nous ne devrions pas reculer devant une dépense de $14,000,000 de plus pour nous assurer la pleine propriété du chemin. Sir Charles Rivers-Wilson et M. Hays avaient raison quand ils ont dit que l'idée de construire la ligne à l'est de North-Bay était prématurée. J'espère, dans l'intérêt de la Confédération et plus particulièrement dans l'intérêt d'Ontario qu'on ne posera pas une traverse, qu'on n'enfoncera pas une carvelle, sur cette section. Il vaudrait mieux s'assurer de privilèges de parcours sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, de North-Bay à Port-Arthur ; ou même subventionner la ligne de North-Bay à Winnipeg. J'espère et j'ai confiance que cette section de l'est ne sera pas construite.

M. GEORGE TAYLOR (Leeds-sud): Avant de reprendre mon siège, je proposerai, avec l'appui de M. Léonard, l'ajournement du débat. Mais au préalable, je voudrais faire quelques observations et consigner dans les "Débats" un compte rendu véridique de l'assemblée des actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc, à Londres. Dans la première partie de ce débat, des passages de ce document furent cités, et certains honorables députés de la droite les critiquèrent comme étant des extraits d'un compte rendu inventé. Mon honorable ami de Prince-est (M. Lefurgey) a lu le compte rendu du "Railway News" et je désire placer à côté cet autre compte rendu corroboré, on le constatera, par le procès-verbal officiel du Grand Tronc, sauf quelques expressions que les directeurs de cette compagnie ne tenaient pas à voir publier.

Mais avant d'aborder ce sujet, je désire parler d'un arrangement que nous fîmes ici vers dix heures et trente. J'allai du côté des banquettes de la droite trouver l'honorable député de Cap-Breton, qui était le whip intérimaire du parti libéral, en vue de discuter la question de l'ajournement. Car le ministre des Douanes, en refusant de donner à l'opposition les renseignements auxquels elle avait droit, nous avait retenus ici jusqu'à trois heures ce matin.

Une VOIX : Hier matin.

M. TAYLOR : Oui, M. l'Orateur, hier matin. Pendant que l'honorable député de Cap-Breton et moi discutions l'opportunité de lever la séance de bonne heure, le ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick) me fit signe de venir le trouver et se mit à discuter la question. Je proposai que nous pourrions nous former en comité dans le cours de la séance du lendemain, s'il voulait permettre que la séance fût levée de bonne heure. Il discuta la question avec le ministre des Finances, je revins de notre côté de la Chambre et consultai mon chef (M. R. L. Borden) et lui dis que l'entente était qu'au cas où nous consentirions à délibérer en comité à six heures le lendemain, eux consentiraient à lever la séance à la fin du discours de l'honorable député de Pictou (M. Bell). Le chef de l'opposition déclara qu'il ne pouvait accepter cette proposition

parce que nous ne savions pas quand l'honorable député de Toronto et quelques autres qui désiraient parler auraient fini. Mais nous aurions été prêts à promettre de finir avant minuit demain et accepter la délibération en comité. Une nouvelle conférence eut lieu avec le ministre de la Justice hors la Chambre. Je rencontrai le whip en chef du gouvernement et il voulut savoir quels arrangements avaient été faits. Je les lui fis connaître, et je revins rendre compte à mon chef et l'avertis que j'allais me retirer. L'entente avec le ministre de la Justice était que nous lèverions la séance lorsque l'honorable député de Pictou aurait terminé son discours, et que demain nous nous formerions en comité, dans l'après-midi, si possible, sinon le plus tôt possible après huit heures, et pas plus tard que minuit. Alors, je me rendis chez moi et me mis au lit. Peu de temps après, on me téléphona que la convention était annulée. J'allai trouver le premier ministre. Je suppose qu'il était un peu de mauvaise humeur d'avoir vu sa majorité lui échapper, car n'ayant pu retenir ses partisans autour de lui pour l'appuyer, il avait vu sa majoirté baisser à dix-neuf. Il me dit donc : Il faut que cette mesure passe, même si nous devons la discuter jour et nuit, et la convention faite par le whip en chef du gouvernement et le ministre de la Justice et approuvée par le ministre des Finances—

M. FIELDING : Non, je le nie sur-le-champ. Je n'ai fait aucun arrangement.

M. TAYLOR : L'honorable ministre (M. Fielding) n'a pas conclu d'arrangement, il est vrai, mais il a admis avec le ministre de la Justice que la proposition était raisonnable.

M. FIELDING : Je déclare catégoriquement que je n'ai fait aucun arrangement quelconque.

M. TAYLOR : Je n'ai pas dit que le ministre des Finances avait fait un arrangement. J'ai averti le ministre de la Justice que je me proposais de parler de cette affaire, et l'ai prié de rester à son siège. Le ministre de la Justice et le whip en chef du gouvernement ne nieront pas un seul mot de ce que je dis là. Le whip en chef du premier ministre me déclara à mon retour : Non, à moins que vous ne consentiez à la délibération en comité avant six heures, le débat va se continuer. Il n'existait aucune convention de cette nature entre le ministre de la Justice et moi-même.

Sir WILFRID LAURIER : On ne m'a mis au courant d'aucune convention conclue par le ministre de la Justice.

M. TAYLOR : Mais après la conférence il vint me trouver et en présence de votre whip en chef accepta l'arrangement que j'ai dit.

M. CALVERT : Je n'ai conclu aucun arrangement avec le whip en chef de l'opposition. La proposition fut faite en présence du ministre de la Justice, comme l'honorable député l'a déclaré ; mais avant que j'eusse eu le temps de consulter le premier ministre à ce sujet, le whip en chef de l'opposition était parti pour retourner chez lui. Je fis connaître la proposition du whip en chef de l'opposition au premier ministre, et celui-ci dit : Non, la proposition ne sera acceptée que si la gauche consent à finir à six heures. Quand je voulus revoir le whip en chef de l'opposition, je constatai qu'il était parti, et je ne le revis pas après.

M. TAYLOR : Je n'ai pas dit que le whip en chef du gouvernement et moi avions conclu un arrangement. Le ministre de la Justice et moi en avons conclu un, et j'en rendis compte en présence du whip en chef du gouvernement, comme je l'ai dit. Je ne fais aucune déclaration ici ou ailleurs qui ne soit exacte. Puis, le premier ministre, sous le coup, j'imagine, de la mauvaise humeur, par suite de ce que sa majorité l'avait déserté, ce soir, voulut forcer l'opposition à accepter ses conditions et à promettre que l'on se formerait en comité avant six heures, tandis que le chef de l'opposition avait promis d'y consentir peu après huit heures. Va-t-il désavouer le marché conclu par son ministre de la Justice, simplement parce que sa majorité est tombée à 19 ce soir ? Le premier ministre se rend-il bien compte de ce que sera le résultat de sa conduite ? Voilà vingt ans que je siège dans cette Chambre, et jamais, à ma connaissance, une convention de cette nature n'a été rompue. Le premier ministre adopte ces tactiques, alors tout ce que j'ai à dire c'est qu'à partir d'aujourd'hui, en autant qu'il dépend de moi, il n'y aura plus de conférences, plus d'abstentions aimables ; mais l'opposition fera une lutte serrée, sans merci, contre le gouvernement. Au contraire, que le premier ministre consente à exécuter sa convention, et le chef de l'opposition, je le sais, s'entendra, même à cette heure-ci, pour conduire les délibérations avec franchise et générosité et tout marché conclu soit par son whip ou aucun autre député sera exécuté à la lettre. D'un autre côté, si le très honorable ministre veut, de vive force, contraindre l'opposition à demeurer ici, non seulement resterons-nous ici cette nuit mais nous resterons jusqu'à six heures, ou huit heures, ou dix heures demain soir, et peut-être toute la semaine, comme le suggère mon honorable ami derrière moi. Toutefois, même au point où nous en sommes, je dirai au nom de la gauche, que nous consentirons à la délibération en comité demain soir avant minuit, si le très honorable premier ministre veut me permettre de proposer l'ajournement du débat et laisser la Chambre lever maintenant sa séance. D'autre part, que le premier ministre me force de continuer, et à partir de demain, nous allons mettre en vigueur une règle annulant toutes les ententes amiables en vue d'abstentions

simultanées, et aucune entente n'interviendra plus entre le whip du gouvernement et moi.

Sir WILFRILD LAURIER : Mon honorable ami s'est monté la tête bien inutilement. Le temps est venu de lever la séance, et je suis bien d'avis de la lever, sans aucune convention du tout. Tout ce que j'ai à dire, c'est que le ministre de la Justice ne m'a jamais fait rapport qu'il eût conclu aucune convention. Il m'a fait rapport qu'il se poursuivait des négociations et que mon honorable ami de Leeds (M. Taylor) désirait consulter son propre chef.

M. R. L. BORDEN : Il serait préférable, je pense, que ces conventions fussent couchées par écrit.

Mon honorable ami le whip en chef du parti conservateur est venu me voir ce soir après que je l'eus vu conférer avec le ministre de la Justice derrière cette porte, et il me dit, à la suite des premières négociations, qu'il était intervenu une entente précise à l'effet d'ajourner le débat lorsque l'honorable député de Pictou aurait fini de parler, à la condition (que j'acceptai) que nous nous formerions en comité demain soir avant minuit. Je déclarai à mon honorable ami que nous serions prêts à délibérer en comité probablement avant six heures, mais que nous ne voulions pas le promettre, comme j'avais précédemment mécontenté quelques-uns de mes amis en consentant au scrutin de mercredi soir. Six ou sept députés de la gauche auraient voulu prendre la parole, et je considérais qu'ils avaient droit à ce que le vote fût retardé jusqu'à jeudi soir ; mais comme le très honorable premier ministre insistait et que j'avais promis de laisser voter pas plus tard que mercredi soir, j'informai les messieurs qu'ils ne pourraient parler. Je m'adressai à chacun d'eux personnellement, et il en résulta beaucoup de mécontentement. Il est vrai qu'il s'était produit certains faits depuis qui, dans mon opinion, m'auraient justifié de remettre le vote à jeudi ; mais comme j'avais donné ma parole sans restriction, je m'en tins à ce que j'avais promis. Ce soir, mon honorable ami de Leeds (M. Taylor) était fermement persuadé qu'une entente avait été arrêtée avec le ministre de la Justice. Il vint me trouver et me rendit compte de l'arrangement intervenu, puis il m'avertit qu'il retournait chez lui, tout étant arrangé. Il informa mon honorable ami de Grey-sud (M. Richardson) qu'aux termes de l'arrangement il avait droit de proposer l'ajournement du débat. Cet honorable député, en effet, proposa l'ajournement. Lorsqu'il le fit, le très honorable premier ministre, si j'ai bien compris, demanda de continuer le débat jusqu'à onze heures. Mon honorable ami de Grey-sud attendit jusqu'à onze heures et de nouveau proposa l'ajournement, mais sa demande fut rejetée encore une fois. Aussi, à la suite de ces deux incidents qui étaient clairement une violation de l'entente conclue avec un membre du cabinet, je ne proposai plus l'ajournement. Je me rendais compte que ces messieurs, à dessein ou autrement, ne respectaient plus l'arrangement conclu par le ministre de la Justice et que celui-ci ne niera pas avoir conclu. Tout ce que je puis dire, c'est qu'en autant que cela dépendra de moi, il n'y aura plus à l'avenir de convention entre les whips quant à la date de l'ajournement ou de la fin d'aucun débat, sans que cette date soit indiquée par écrit, de manière à ne pouvoir être mise en doute. Il est très désagréable d'avoir constamment à discuter la véracité des membres d'un parti ou de l'autre, comme nous l'avons fait depuis quatre ou cinq jours. En ce qui me regarde, à l'avenir, il n'y aura plus de doute possible ; car je ne ferai aucun arrangement quant à la prise d'un vote en cette Chambre sans que les conditions en soient mises par écrit. Tout sera bien compris alors, et il ne se produira plus de ces plaisanteries de conventions conclues et ensuite compues; on ne viendra plus nous dire après coup que l'arrangement n'avait aucun caractère définitif, n'était qu'à l'état de projet. Comment peut-on dire que l'arrangement nétait qu'à l'état de projet quand les négociations ont duré de quinze à vingt minutes et que le whip en chef s'est cru justifiable de me dire ce qu'il ma dit, de dire au député de Grey-sud ce qu'il lui a dit, et puis de s'en aller chez lui pensant que tout était réglé ? Il est temps que les conventions de cette nature soient faites de telle manière que ces contestations désagréables ne puissent plus se produire.

Sir WILFRID LAURIER : Je dirai à mon honorable ami que je n'ai manqué à aucune promesse donnée par moi. Il semblerait que l'honorable député a été consulté par son propre whip et a donné son consentement ; je n'ai pas été consulté par le ministre de la Justice et n'ai pas donné de consentement ; et voilà tout.

M. R. L. BORDEN : Avec la permission de la Chambre, je dirai qu'à mon avis mon honorable ami le whip en chef du parti libéral, s'il pensait comme il l'a dit que l'arrangement n'était pas valable, aurait dû venir trouver et avertir quelques-uns des whips présents qu'il ne regardait pas le marché comme définitif. Il n'était nullement nécessaire que le renseignement fût donné à notre whip en chef lui-même. Il aurait pu tout aussi bien être donné aux autres whips de la gauche ou à moi-même. Il aurait dû dissiper ce qu'il savait être un malentendu ; et s'il en avait agi ainsi l'incident très désagréable qui s'est produit ce soir aurait été évité.

M. CALVERT : En ce qui me regarde, comme je l'ai dit auparavant, je n'ai conclu aucun arrangement avec le whip en chef de l'opposition. Mon honorable ami de Leeds (M. Taylor), en présence de l'honorable mi-

nistre de la Justice me dit quelle était la proposition de la gauche ; je me rendis immédiatement auprès du très honorable premier ministre, je lui soumis cette proposition, mais il ne l'accepta pas. Je cherchai l'honorable député de Leeds pendant quelque temps. Je ne savais pas qu'il fût retourné chez lui, et je m'attendais à le voir rentrer à la Chambre d'un moment à l'autre. J'attendis qu'il fut de retour, et avant de le revoir à son siège, je ne savais pas qu'il était allé chez lui. D'un autre côté, je ne songeai pas à aller trouver d'autres whips de l'opposition, ou l'honorable chef de la gauche, vu que le très honorable premier ministre n'avait pas accepté la proposition. Comme c'était l'honorable député de Leeds-sud qui m'avait fait cette proposition, je croyais devoir conduire les négociations avec lui. L'honorable chef de l'opposition me permettra de lui dire que je n'ai jamais manqué à la parole donnée au nom de la droite. Je ne pense pas que l'honorable chef de la gauche puisse me faire le reproche d'avoir rompu l'entente conclue l'autre soir. S'il y a eu quelque violation de la parole donnée, c'est l'opposition qui s'en est rendue coupable et non pas nous. Sans doute, j'aurais pu aller trouver l'honorable chef de l'opposition ; mais, je n'en eus pas la pensée, car je m'attendais à rencontrer d'un moment à l'autre l'honorable député de Leeds. Toutefois, je n'avais conclu aucun arrangement avec lui. Comme, à mon avis, c'est aux whips en chef des deux partis qu'il incombe de faire ces arrangements, je ne me considérerais pas lié par un arrangement conclu par l'honorable ministre de la Justice, à moins qu'il ne fût accepté par l'honorable député de Leeds et moi-même après consultation avec le premier ministre.

M. TAYLOR : L'honorable député de Middlesex-ouest (M. Calvert) ne fut pas partie à l'arrangement. Les négociations se firent entre l'honorable ministre de la Justice et moi-même; j'eus deux ou trois entretiens avec lui à ce sujet.

M. CALVERT : J'étais dans la Chambre alors.

M. TAYLOR : Le whip en chef du gouvernement n'était pas ici et ne prit pas part aux négociations. L'honorable ministre de la Justice et moi-même nous nous rencontrâmes à la porte, et comme nous nous rencontrions, le whip en chef du gouvernement arriva, et en sa présence je fis connaître les conditions à l'honorable ministre de la Justice, qui les déclara satisfaisantes. Le whip en chef du gouvernement, si j'ai bien compris, ne prit aucune part à l'arrangement. et il n'y avait pas lieu pour lui de demander le consentement du très honorable premier ministre, car toutes les négociations s'étaient faites entre l'honorable ministre de la Justice et moi-même.

Sir WILFRID LAURIER : Aucun arrangement n'avait été conclu avec moi. Le whip en chef me fit connaître les conditions de l'entente et je refusai de les accepter.

M. R. L. BORDEN : Alors, je dis qu'il était du devoir de l'honorable ministre de la Justice ou du whip en chef du gouvernement de revenir nous avertir et de ne pas permettre que cet incident désagréable se produisît. Comme le whip en chef du gouvernement a fait allusion à ce qui s'est passé l'autre soir, je dirai que notre whip en chef m'informa que la Chambre devait voter à la fin du discours de l'honorable député de Prince-Edouard (M. Alcorn).

M. CALVERT : Non, après le discours du très honorable premier ministre.

M. R. L. BORDEN : Je ne discuterai pas l'affaire au fond ; mais c'est là le renseignement qui me fut donné ainsi qu'à plusieurs honorables députés de la gauche. Je n'ai pas su que le très honorable premier ministre se proposait de parler, si ce n'est deux ou trois minutes avant que mon honorable ami du Prince-Edouard eût terminé son discours.

M. TAYLOR : Je propose l'ajournement du débat.

La motion est adoptée et le débat ajourné.

AJOURNEMENT—CONVENTION RELATIVE AUX OBLIGATIONS DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU NORD.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose que la Chambre lève sa séance.

M. R. L. BORDEN : M. l'Orateur, avant que la motion soit proposée, je voudrais signaler à l'attention du gouvernement la promesse qu'il fit l'année dernière et qui se trouve consignée à la page 5832, version française, du troisième volume des " Débats " de 1903. Aux termes de cette promesse, les titres d'hypothèque et autres acquis par le gouvernement en dédommagement de sa garantie des obligations du chemin de fer Canadien du Nord devaient être déposés sur la table de la Chambre dans les dix jours suivant l'ouverture de la session. J'avais proposé qu'une disposition à cet effet fût insérée dans le bill. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux demanda si, à mon avis, cette précaution était indispensable ; la simple promesse du gouvernement ne suffirait-elle pas? Je déclarai alors que je me contenterais volontiers de l'assurance que le gouvernement me donnerait à cet égard. Je demande maintenant que cette promesse soit remplie et que les documents soient produits et déposés sur la table de la Chambre.

La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à une heure et vingt-cinq minutes du matin, mercredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 27 avril 1904.

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

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 84) pour faire droit à Robert James McDuff Rodger.—(M. Grant.)

Bill (n° 85) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer et d'irrigation d'Alberta, et à l'effet de fusionner ladite compagnie avec la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta, la Compagnie canadienne d'irrigation du Nord-Ouest, et la Compagnie du chemin de fer de la rivière Sainte-Marie.—(M. Oliver.)

CODE CRIMINEL—MODIFICATIONS.

M. ROBERT BICKERDIKE (Saint-Laurent, Montréal) : J'ai l'honneur de présenter le bill (n° 86) modifiant le code criminel de 1892 en ce qui concerne la peine imposée aux débiteurs frauduleux. Cette proposition de loi fut adoptée par le Sénat, l'an dernier, mais elle n'a jamais été soumise à la Chambre des communes. Elle contient une disposition obligeant les marchands de tenir des livres, s'ils achètent ou s'ils vendent à crédit au montant de $1,000. Pareille législation existe en d'autres pays, particulièrement en France et en Ecosse. Si le marchand qui achète à crédit ne peut payer la dette contractée de ce chef, il pourra, du moins, montrer par ses livres ce qui est advenu des marchandises achetées. En ne le forçant pas d'agir ainsi, on laisse la porte ouverte à un grand nombre de fraudes. C'est à la demande de la chambre de commerce de Montréal appuyée par la plus grande partie des chambres de commerce du Canada, que je soumets cette proposition de loi.

La motion est adoptée et le bill est lu une première fois.

INTERPELLATION.
SERVICE D'HIVER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. HACKETT :

1. Combien de demandes ont été présentées au cours du printemps de 1903 au gouvernement par des expéditeurs de poisson frais et autres marchandises périssables pour compensation des pertes qu'ils ont subies par suite de l'irrégularité des voyages des steamers faisant le service d'hiver entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme ?
2. Qeuls étaient les noms des postulants ?
3. Quel était le montant demandé par chacun ?
4. Quel était le montant accordé à chacun ?
5. Les réclamations ont-elles été payées ? Sinon, pourquoi ?

L'honorable RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Si l'honorable député demandait un rapport, cela le satisferait plus, ainsi que la Chambre. La correspondance est assez volumineuse. On a fait une enquête et il y a nombre de documents à réunir en dossier. Cependant, il n'y aura aucun retard à la production de ce rapport.

ILE AU SABLE—PLANTATION D'ARBRES.

M. KAULBACH :

1. L'an dernier ou l'année d'avant, le gouvernement a-t-il fait planter une quantité d'arbres sur l'île au Sable ?
2. Dans l'affirmative, combien en a-t-il fait planter ?
3. A quelles espèces appartenaient-ils ?
4. Le gouvernement a-t-il reçu récemment quelque rapport sur le succès de ces essais de plantation sur l'île au Sable ?

L'honorable RAYMOND PREFONTAINE:

1. Oui, au mois de mai, l'an dernier.
2. 82,000.
3. Le rapport du ministère indique à la page 26, les espèces d'arbres plantés.
4. Le dernier rapport reçu pour l'année 1903 du surintendant de l'île au Sable, M. R. J. Boutilier, n'est pas encourageant. La température des deux dernières années a eu un effet désastreux sur les jeunes arbres. Les rapports du ministère de la Marine et des Pêcheries pour les années 1901 et 1902 respectivement, contiennent des renseignements à ce sujet.

DROIT DE PECHE DANS LA BAIE D'HUDSON.

M. SPROULE :

1. Le droit de pêche dans la baie d'Hudson ou les eaux limitrophes a-t-il été accordé à la "British American Fish Company," ou à d'autres particuliers ? Dans l'affirmative, à qui ?
2. Quelles sont les eaux comprises dans la concession ?
3. Quel est le montant de la licence à payer ?
4. Quelle est la durée de la concession ?
5. Des soumissions ont-elles été demandées pour le droit de pêche compris dans la concession ?

L'honorable M. RAYMOND PREFONTAINE : Je demanderais à mon honorable ami de faire une motion pour obtenir un rapport ; car, si je répondais à ces questions, il me faudrait lire tous les documents se rapportant à ces permis de pêche, et ils sont très volumineux. Dès que la motion sera adoptée, ces documents seront produits sans retard.

SERVICE DE NAVIRES ENTRE LE CANADA ET LE MEXIQUE.

M. R. L. BORDEN :

1. Le gouvernement est-il à étudier le projet d'établissement d'un service direct, par steamers, entre le Canada et le Mexique ?
2. Le gouvernement a-t-il pris une décision à ce sujet, et espère-t-il pouvoir faire connaître ses projets au cours de la présente session ?

3. Quels ports du Canada seront les ports d'attache du service projeté ?

4. Quand se propose-t-on de commencer ledit service ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Oui.

En réponse aux autres questions je dirai que le gouvernement en est arrivé à la conclusion qu'un service de ce genre nous serait éminemment avantageux, si nous pouvions l'obtenir à des conditions raisonnables. Ces détails ne sont pas encore arrêtés. Nous attendons un représentant du gouvernement mexicain au cours de cette session, et nous pourrons plus tard faire une déclaration à la Chambre.

PRIMES DE PECHE.

M. R. L. BORDEN :

1. Les chèques pour primes de pêche ont-ils été remis aux personnes y ayant droit pour l'année dernière ?

2. Dans la négative, combien de chèques n'ont pas encore été distribués ?

3. Quelle est la cause du délai ?

4. Le gouvernement sait-il que le délai apporté à la remise de ces chèques a causé beaucoup d'inconvénients dans certains districts des provinces maritimes ?

L'honorable M. RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Il en reste une partie à distribuer.

2. Ceux destinés aux intéressés habitant les comtés d'Yarmouth, Inverness et King, province de la Nouvelle-Ecosse ; le comté de Prince, Ile du Prince-Edouard ; les Iles de la Madeleine et une partie du comté de Saguenay, P.Q.

Quand le moment fut arrivé de faire cette distribution, le ministre n'a pu se procurer le local nécessaire au personnel nombreux supplémentaire qui devait exécuter ce travail ; nous avons dû attendre, de jour en jour, que les pièces occupées par le département de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest fussent libres.

4. Non.

RACCORDEMENT DE CHEMIN DE FER A BROCKVILLE.

M. GEORGE TAYLOR (Leeds-sud) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je voudrais m'enquérir auprès du ministre des Chemins de fer et Canaux et de l'honorable directeur général des Postes, de la décision à laquelle ils en sont arrivés dans le but d'obtenir de meilleurs raccordements entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand Tronc à Brockville. J'ai signalé cette question à l'attention de la Chambre, il y a une semaine. Ni l'un ni l'autre de ces deux ministres n'était présent alors, mais je suppose que l'honorable leader du gouvernement a fait connaître à ses deux collègues la question que j'avais posée. Du fait que ces deux chemins de fer ont un horaire différent à Brockville, les citoyens de cette localité éprouvent de grands inconvénients ; mais ce n'est pas de cela que je me plains particulièrement. A mon avis, le grand désavantage où se trouve placée la population de Brockville provient surtout du retard apporté à la distribution du courrier. Tout le courrier que le Grand Tronc recueille de Toronto à Brockville, arrive à ce dernier endroit quelques minutes après le départ du train pour la capitale. On jette les sacs à Brockville, vers trois heures de l'après-midi. On les garde jusqu'au lendemain et ils n'arrivent à Ottawa qu'à neuf heures ou onze heures, ce qui ne donne qu'un courrier de l'ouest par jour. Je suppose que le directeur général des Postes s'est occupé de cette question afin de modifier cet état de choses. Il paie le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand Tronc pour transporter les malles, et je suis certain que la population qui habite les endroits qui se trouvent entre Toronto et Brockville, a le droit d'exiger un meilleur service que celui qu'on a maintenant.

Sir WILLIAM MULOCK (directeur général des Postes) : Dès qu'on eut signalé cette question à l'attention de la Chambre, j'ai écrit à la Compagnie du chemin de fer du Pacifique et à celle du Grand Tronc relativement à cette matière. Si je ne me trompe, le train du Grand Tronc dont il est question arrive à Brockville à deux heures quarante minutes de l'après-midi.

M. TAYLOR : Non, c'est le train rapide des voyageurs et il ne transporte pas de malle.

Sir WILLIAM MULOCK : La plainte qu'on a faite se rapporte au train de deux heures quarante minutes.

M. TAYLOR : C'est un train de voyageurs.

Sir WILLIAM MULOCK : L'honorable député a dit que la malle était transportée par ce train.

M. TAYLOR : Non.

Sir MILLIAM MULOCK : Alors, je me suis trompé. A tout événement, j'ai écrit à la Compagnie du Pacifique Canadien pour lui faire part des réclamations de l'honorable député et pour lui demander s'il n'y avait pas moyen de ne faire partir son train en destination d'Ottawa qu'après l'arrivée du train du Grand Tronc venant de Brckville. Je n'ai encore reçu aucune réponse de la compagnie.

L'honorable H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) : Je crois que l'honorable directeur général des Postes a répondu complètement à cette question. Celle-ci tombe sous les attributions de la commission des chemins de fer dont l'attention a été appelée sur ce sujet. Cette question est très importante pour les intéressés.

PECHERIES DE TERRE-NEUVE.

M. C. E. KAULBACH (Lunenburg) : M. l'Orateur, je désire appeler l'attention de la Chambre sur une question d'intérêt vital pour les pêcheurs des provinces maritimes, et plus spécialement pour ceux qui font la pêche en eau profonde sur les côtes de Terre-Neuve. Je lis dans le " Citizen " de ce matin, ce qui suit, sous le titre :

LE TRAITE EST ANNULE.

Le poisson de Terre-Neuve entrera en franchise aux Etats-Unis.

Monopole important accordé à un syndicat américain qui pourra transporter ses produits en toute franchise aux Etats-Unis.

Voilà, M. l'Orateur, une tentative de remettre en vigueur l'ancien traité Bond-Blaine conclu si malheureusement, en 1890, par M. Bond, aujourd'hui sir Robert Bond, avec le secrétaire des Etats-Unis, M. Blaine. A cette époque, les pêcheurs des provinces maritimes, comprenant la position misérable où les plaçait ce traité, se sont adressés au gouvernement fédéral pour lui exposer leurs griefs ; les ministres du temps leur ont fait une réponse très favorable. Le gouvernement du Dominion en a appelé aux autorités impériales par le ministère du secrétaire d'Etat, et cette stipulation du traité Bond-Blaine fut abrogée. Depuis lors, on a tenté, sous l'administration actuelle, de mettre en vigueur ce traité ; j'ai, dans le temps, soumis cette question à la Chambre et demandé au gouvernement de faire des instances auprès des autorités impériales pour que l'état de choses ne fût pas changé.

J'ignore ce qu'ont fait les ministres ; toujours est-il que rien de nouveau n'a surgi. Nous constatons, aujourd'hui, s'il faut en croire la nouvelle publiée par le " Citizen " de ce matin, qu'on s'efforce encore de faire valoir cette disposition du traité Bond-Hay. Cette idée a été fortement appuyée par sir Robert Bond, premier-ministre de Terre-Neuve, et le comité des relations extérieures du Congrès américain s'en occupe, dans l'espérance de la voir se réaliser. A mon avis, cette convention ne protège pas les pêcheurs de Terre-Neuve, ainsi qu'on a pu le constater, lors des pourparlers qui ont précédé ce traité. En effet, s'il fallait s'en tenir aux dispositions de ce dernier concernant la boitte, les Américains pourraient se servir de cet appât, alors que cela serait défendu aux pêcheurs de Terre-Neuve pour conserver le poisson dans leurs propres eaux. Lorsque cette tentative fut faite, en 1890, nous avons fait de fortes instances auprès du gouvernement fédéral, afin de faire annuler cette stipulation du traité en question, parce que nos pêcheurs, s'ils visitaient les côtes de Terre-Neuve, auraient été obligés d'acheter la boitte des pêcheurs de cette île, et encore ces achats auraient-ils été insuffisants, dans nombre de cas, pour leur permettre de se livrer avec succès à leur industrie. Dans ces circonstances, nous avons considéré que cette stipulation, si on l'appliquait, détruirait, en vérité, la flotte de bateaux pêcheurs qui fait l'orgueil du comté que je représente. Je demanderais au gouvernement d'étudier sérieusement cette question, de prendre les moyens de conserver à nos pêcheurs les avantages dont ils ont le droit de jouir, et de voir à ce que les intérêts des pêcheurs des provinces maritimes soient préservés, favorisés et protégés. Les pêcheurs, l'an dernier, ont grandement souffert du manque de poisson à appâter qui était très rare sur le littoral ; aussi le produit de leur industrie, au cours de la dernière saison, n'a nullement répondu à leurs espérances. Grâce à ce traité, on est à organiser une compagnie qui portera le nom de " Newfoundland Cold Storage Co.", ayant un capital de $500,000 qui, dit-on, pourra être porté à $3,000,000. Ce serait un vrai monopole. Cette compagnie achètera tout le poisson des différentes pêcheries et le transportera dans ses entrepôts-glacières. Comme résultat, nous pourrions être privés entièrement de la boitte dont ont besoin les pêcheurs qui se livrent à leur industrie aux larges des côtes de Terre-Neuve. J'espère donc que le gouvernement comprendra la perte que ces pêcheurs se trouveront à subir, si l'on exécutait ce projet. Cette question a une importance vitale pour eux, et je n'en parlerais pas avec tant d'insistance, aujourd'hui, si je ne savais pas que leurs intérêts seraient complètement sacrifiés, si ce traité était mis en vigueur.

M. SPROULE : Mon honorable ami ne fait-il pas erreur en parlant du traité Bond-Hay ? Je crois que nos voisins réclament ces concessions en vertu du traité anglo-américain de 1818. La même difficulté s'est soulevée dans Ontario. Les Etats-Unis prétendaient qu'en vertu de cette dernière convention, les pêcheurs américains avaient le droit de transporter en franchise aux Etats-Unis le poisson qu'ils prenaient dans les eaux canadiennes.

M. KAULBACH : Le traité de 1818 ne déterminait pas expressément ce droit. Cette question a déjà été soulevée, lorsqu'il s'est agi de cette convention en 1890, mais on l'a reléguée dans l'ombre depuis ; ce n'est, à mon avis, qu'une simple allusion faite par des journalistes américains et qui n'a pas eu de résultats appréciables en tant que les pêcheurs des provinces maritimes se trouvent concernés.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami (M. Kaulbach) veut-il lire la dépêche publiée dans le " Citizen "? Je ne l'ai pas encore vue.

M. KAULBACH : Cette dépêche est datée de Toronto et se lit comme suit :

Toronto, le 26 avril—Le " Globe ", numéro de ce jour, publie en vedette une lettre de Norman Smith, datée de Saint-Jean, Terre-Neuve, le 19 avril, expliquant en détail les faits qui se rapportent à la création dans cette île d'une in-

dustrie de pêche puissante par un syndicat américain. Voici ces détails :

La législature de Terre-Neuve a adopté, la semaine dernière, un projet de loi qui retardera de beaucoup la ratification du traité Bond-Hay. Depuis longtemps, le gouvernement de l'île de Terre-Neuve désirait conclure une convention réciproque avec les Etats-Unis, en vertu de laquelle ces derniers permettraient aux pêcheurs de Terre-Neuve d'exporter dans la république voisine les produits de leur industrie, sans acquitter les droits d'entrée, en retour des privilèges de pêche concédés aux Américains sur les côtes de cette île. En 1890, monsieur (maintenant sir Robert Bond), négocia à Washington une convention connue maintenant sous le nom de traité Bond-Blaine. Le Canada a protesté contre la ratification de ce traité ; le gouvernement canadien a eu assez d'influence auprès des autorités impériales pour empêcher la ratification de cette convention. Terre-Neuve a gardé rancune au Canada pour son intervention, et elle s'est efforcée, en toutes circonstances, d'obtenir levée de cette interdiction. L'an dernier, ses plaintes et ses récriminations ont été enfin entendues, et le premier ministre Bond est immédiatement entré en correspondance avec le secrétaire Hay. Peu de temps après, le tranité Bond-Hay, basé sur la convention Bond-Blaine, était préparé. Ce traité est maintenant soumis au comité des relations étrangères du Congrès américain, et la population de l'île espère beaucoup que, en dépit de l'opposition sérieuse des pêcheurs américains, ce traité sera ratifié.

LES AMERICAINS OBTIENNENT DES CONCESSIONS.

Le projet de loi que l'Assemblée de la colonie vient d'adopter contient une disposition accordant des subventions à une compagnie américaine qui se propose d'établir, sur une grande échelle, un système d'entrepôts frigorifiques. On garantit à la compagnie, pendant vingt ans, un dividende annuel de 5 pour 100 sur un capital d'un demi-million de dollars, à condition que celle-ci dépense $250,000 dans l'établissement d'entrepôts frigorifiques, et $200,000, tous les ans, dans l'achat du poisson de l'île destiné à l'exportation. La compagnie s'engage en outre à conserver la boette dans les entrepôts et à la vendre à un prix raisonnable à tous les pêcheurs de Terre-Neuve qui en auront besoin. Cela sera indubitablement un grand bienfait pour les pêcheurs qui pourront ainsi surmonter les difficultés qu'ils éprouvaient auparavant et très fréquemment lorsqu'il s'agissait de se procurer cet appât dans les endroits où la pêche est abondante.

ENTREE EN FRANCHISE DU POISSON AUX ETATS-UNIS.

La compagnie, ainsi que je l'ai dit, a l'intention de se livrer à cette industrie sur une très grande échelle ; au lieu d'avoir un capital d'un demi-million, elle émettra des actions jusqu'au montant de deux ou trois millions de dollars ; au lieu de dépenser $250,000 pour ses installations, elle en consacrera près d'un million. Son but est d'établir des entrepôts frigorifiques à un endroit central, et un certain nombre d'autres installations semblables, mais moins considérables, dans différentes parties de l'île. C'est à ces derniers établissements qu'on achètera le poisson qui sera transporté ensuite à l'entrepôt central et de là aux Etats-Unis.

Le droit que les Etats-Unis imposent sur le poisson frais ou séché est, en moyenne, d'environ trois quarts de cent par livre. Le traité Bond-Hay enlève ce droit sur le poisson séché, le gouvernement de Washington refusant absolument de discuter tout changement se rapportant à l'impôt sur le poisson frais.

La compagnie d'entrepôts frigorifiques de Terre-Neuve, qui a reçu l'aide du gouvernement de cette colonie, pourra expédier du poisson, soit frais, soit séché, en toute franchise aux Etats-Unis. Voici comment :—

Les jurisconsultes de Washington ont exprimé l'opinion indiscutable que, d'après le traité anglo-américain de 1818, n'importe quel citoyen des Etats-Unis peut faire la pêche dans certaines eaux de Terre-Neuve, et que le produit de leurs pêches à ces endroits n'est pas sujet à un impôt, lorsqu'on l'importe aux Etats-Unis. La compagnie d'entrepôts frigorifiques de Terre-Neuve ayant fait remarquer qu'il existe des difficultés empêchant les Américains de retirer tous les ayantages que leur accorde ce traité, et qu'elle se proposait de faire disparaître ces embarras en achetant des pêcheurs de Terre-Neuve le poisson qu'ils auraient à vendre, les autorités de Washington ont déclaré qu'il n'y a rien qui empêche la compagnie d'expédier en franchise aux Etats-Unis tout le poisson qu'elle pourra vendre, alors même que ce poisson n'aura pas été pris par des pêcheurs américains. Autrement dit, la compagnie peut apparemment, si elle le désire, prendre à son emploi tous les pêcheurs de Terre-Neuve, et expédier, exempt d'impôt, aux Etats-Unis, le produit de leur industrie.

TERRE-NEUVE DESARMEE.

Le moyen dont le gouvernement de Terre-Neuve s'est servi jusqu'ici comme d'un levier dans ses tentatives d'arracher des concessions aux Etats-Unis a été la possibilité de mettre en vigueur une loi concernant la boette au détriment des pêcheurs américains, loi semblable à celle qui est aujourd'hui en vigueur au préjudice des Français, ou d'augmenter fortement le coût du permis. Or, le gouvernement de Terre-Neuve, en accordant sa garantie, est devenue financièrement intéressé dans les opérations de la compagnie d'entrepôts frigorifiques, et il ne peut plus lui imposer d'obligations sans léser gravement ses propres intérêts. Il a garanti le remboursement à la compagnie de l'intérêt au taux de 5 pour 100 sur son capital d'un demi-million pendant vingt ans et il ne peut pas gêner ses opérations. La loi établissant cette garantie est une loi spéciale qui, par conséquent, accorde virtuellement un monopole à cette compagnie et lui donne, à toutes fins que de droit, la disposition complète de l'approvisionnement de la boitte.

DROITS FABULEUX ECONOMISES.

On peut se former une idée de l'importance du privilège concédé à la compagnie en calculant que, si la compagnie se trouvait à emmagasiner et à expédier 50 tonnes de poisson par jour, l'économie réalisée sur le montant du droit américain, s'élevant à trois quarts d'un cent par livre représenterait, à elle seule, une somme de $225,000 par année. Or, la compagnie se propose d'exploiter une ligne de steamers et son rendement sera probablement de 100 à 150 tonnes par jour.

En premier lieu, la compagnie nourrissait le dessein d'exporter le poisson aux Etats-Unis en transit en passant par Sydney, C.-B., où elle aurait érigé un entrepôt frigorifique mais, la

rigueur de l'hiver dernier ayant servi à prouver que Sydney n'était pas un port d'hiver, il est probable que la compagnie abandonnera son projet et choisira Boston comme port d'attache.

La compagnie ne recueillera certainement pas tous les avantages qui découleront de la convention. Les pêcheurs de l'Ile en bénéficieront beaucoup. Non seulement profiteront-ils de tous les avantages du traité Bond-Hay, mais leur poisson entrera en franchise aux Etats-Unis. Ils profiteront d'un système d'entrepôts frigorifiques modernes et pourront, de plus, se procurer de la boitte gelée dans les endroits où cet article est rare.

Cependant, ce privilège est si précieux pour la compagnie qu'il est fort peu probable que le gouvernement soit tenu de combler un déficit dans le chiffre des bénéfices.

Le gouvernement de Terre-Neuve espère toujours faire ratifier le traité Bond-Hay, mais ceux qui ont scruté les détails du privilège accordé à la compagnie américaine ne voient pas pourquoi le gouvernement de Washington prendrait aucune mesure. Lorsque les intéressés de Gloucester connaîtront les propositions de la compagnie, il y aura probablement beaucoup d'agitation ; mais la loi de Terre-Neuve a été sanctionnée et les jurisconsultes de Washington ont donné une consultation écrite qu'il serait fort difficile de mettre de côté.

Ainsi, vous comprendrez, M. l'Orateur, que nous allons nous trouver dans une situation bien désavantageuse. A cause de l'énorme consommation de la boette, les pêcheurs des provinces maritimes qui font la pêche sur les grands bancs rencontreront des difficultés lorsqu'ils iront chercher de la boette dans ces endroits. Non seulement ils l'obtiendront difficilement, mais ils la paieront plus cher, ce qui amènera l'anéantissement complet de cette industrie. Les chantiers de construction maritime qui sont des entreprises sérieuses donnant de jolis bénéfices, surtout dans mon comté, passeront par une crise dont se ressentira un groupe nombreux de la population, constructeurs de vaisseaux, forgerons, charpentiers et tous ceux dont l'occupation se rapporte à cette industrie.

Dans ces circonstances, j'adresse une instante supplique à l'honorable premier ministre ; je le conjure de prendre de promptes et d'énergiques mesures pour faire face à la situation que j'ai dépeinte.

Je propose l'ajournement.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Ainsi que l'a déjà fait observer le député de Grey-est, le représentant de Lunenburg ne paraît pas avoir saisi la portée de la nouvelle que cette lettre renferme. En terminant, mon honorable ami a exprimé l'espoir que le gouvernement interviendrait pour empêcher la ratification du traité Bond-Hay, comme le gouvernement de sir John Macdonald s'est interposé en 1891 pour empêcher la ratification du traité Bond-Blaine. Mais, cette lettre le dit, et chacun sait que le traité Bond-Hay est en suspens devant le comité des relations extérieures du Sénat américain. Renvoyé devant ce comité il y a deux ans, il n'en est pas revenu et est virtuellement suspendu. Toutefois, le député de Grey-est l'a dit, il ne s'agit pas de savoir si le traité Bond-Hay sera ratifié. Si les renseignements de cette lettre sont exacts, les craintes de mon honorable ami sont justifiables quel que soit le sort du traité. Cette lettre déplore, ou plutôt explique que la législature de Terre-Neuve a constitué civilement et subventionné une compagnie qui exportera du poisson aux Etats-Unis, fournira de la boette aux pêcheurs américains, emploiera des capitaux étrangers sur l'Ile pour fournir de la boette, dans l'espérance que le poisson entrera en franchise aux Etats-Unis. Dans les circonstances, l'entrée du poisson en franchise aux Etats-Unis est une question domestique qui concerne exclusivement le gouvernement de ce pays, à laquelle nous n'avons rien à voir et que notre intervention ne réussirait pas à régler.

Mon honorable ami a plutôt raison de compter sur l'intervention des pêcheurs de Gloucester, car je constate qu'il est dit dans la lettre qu'aussitôt que la teneur de cette nouvelle loi sera connue dans Gloucester, il y aura de l'agitation. Je sais que les pêcheurs de Gloucester ont déjà pris des mesures depuis deux ou trois jours. J'ai reçu des Etats-Unis le texte de certaines résolutions adoptées par ces pêcheurs et protestant énergiquement contre tout ce qui leur enlèverait les droits qu'ils ont constamment revendiqués. Les observations de mon honorable ami seraient pertinentes, s'il s'agissait de la mise en vigueur du traité Bond-Blaine. Autant que je puis voir, ce traité n'a rien à faire à ses doléances ; c'est une question domestique qui concerne la législature de Terre-Neuve et le Congrès américain.

M. KAULBACH : Je suis loin d'ignorer que nous n'avons pas à intervenir dans les décisions que prend le Congrès des Etats-Unis relativement aux affaires de l'intérieur ; il n'en est pas moins vrai que les pêcheurs de Gloucester protestent contre l'attitude des Etats-Unis. En vertu du même principe, je supplie le gouvernement d'intervenir et de défendre les intérêts des pêcheurs des provinces maritimes. Cette intervention pourrait avoir lieu par l'entremise du ministre des Colonies et au moyen de remontrances adressées à la colonie-sœur de Terre-Neuve. S'il nous est interdit de pêcher de la boette sur ces côtes, les Etats-Unis seront sur les lieux récoltant la moisson tandis que nous manquerons des moyens indispensables pour cette récolte.

Je souhaite que le premier ministre considère la question sous ce jour et qu'il déploie les plus grands efforts—il le fera sans doute—pour protéger les intérêts de nos pêcheurs.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Je reconnais la justesse des observations faites par le premier ministre lorsqu'il dit que l'établissement des lois douanière est une question essentiellement domestique.

Il est évident que nous n'avons pas le droit d'intervenir dans cette question; néanmoins, on semble avoir pris un moyen détourné et assez ingénieux d'arriver aux résultats que devait assurer le traité Bond-Blaine. En ce qui a trait à l'exportation du poisson aux Etats-Unis, voici, je le suppose, ce qu'il y aurait de mieux à dire : le gouvernement devrait prendre soin que nos pêcheurs, organisés de la même manière, reçussent aux Etats-Unis le même traitement que la compagnie en cause.

Le grand obstacle, si j'ai bien compris, c'est que cette compagnie aura le monopole de la boette de Terre-Neuve que nos pêcheurs ne pourront pas se procurer. Je puis donner à mon très honorable ami l'assurance que cette situation est grave peur les pêcheurs des provinces maritimes ; personne ne s'en rend un compte plus exact que certains députés de la droite, notamment le représentant de Guysboro (M, Sinclair), qui porte un vif intérêt à cette question en tant, du moins, qu'elle se rapporte aux pêcheries côtières. Franchement, je me demande quel sera le sort réservé à l'industrie de la pêche surtout dans le comté de Lunenburg, si cette compagnie américaine, grâce aux privilèges spéciaux conférés par la législature de Terre-Neuve, a virtuellement le monopole de la fourniture de la boette dans les eaux de Terre-Neuve. Nos pêcheurs y sont déjà soumis à de graves inconvénients. Au nom de quelques-uns de mes commettants, j'ai déjà appelé l'attention des services publics sur d'autres sujet d'ennui et d'irritation. Jusqu'ici je n'ai pas pu obtenir satisfaction. S'il faut, de plus, que cet arrangement nous prive virtuellement de la boette de Terre-Neuve, le gouvernement devra dans le plus bref délai s'occuper sérieusement et instamment de cette difficulté.

Je me rends compte des obstacles auxquels le premier ministre a fait allusion ; cependant, il y a peut-être un moyen de les surmonter. On pourrait peut-être représenter amicalement au gouvernement de Terre-Neuve que les pêcheurs canadiens devraient avoir les mêmes droits d'obtenir de la boette dans ces parages que les pêcheurs américains ou que cette compagnie formée par des capitalistes des Etats-Unis.

Je ne dirai rien de plus maintenant, car je ne comprends pas complètement la question et, cela va sans dire, personne n'a eu le temps d'en apprendre autre chose que ce que relate ce journal. Toutefois, elle mérite qu'on s'en occupe et qu'on prenne au plus tôt des mesures énergiques pour la régler.

M. A. C. BELL (Pictou) : Bien que le comté que je représente ne soit pas directement intéressé dans cette question, voici un sujet d'un intérêt énorme pour la population de la Nouvelle-Ecosse en général et notamment pour les habitants du comté de Lunenburg où l'industrie de la pêche a fait d'immenses progrès. Si on nous enlève le droit d'obtenir de la boette en quantité suffisante, nous serons privés des avantages que nous pouvions tirer de la proximité des grands bancs de l'Atlantique. Les représentants des provinces maritimes ne sauraient trop insister sur la gravité de la situation. J'ai constaté avec plaisir, en entendant une observation faite par le premier ministre, que celui-ci était déjà au fait de cette difficulté et avait reçu des renseignements s'y rapportant. Je lui demande instamment de faire au gouvernement de Terre-Neuve les remontrances qu'il a le droit de lui adresser afin de sauvegarder les intérêts des provinces maritimes dans cette question des pêcheries. Cette industrie a pris un essor immense dans le comté de Lunenburg ; elle pourrait s'étendre également aux comtés que baigne l'océan Atlantique et même à quelques-uns de ceux du golfe Saint-Laurent. C'est donc une question d'une importance nationale.

L'honorable W. S. FIELDING : J'aimerais dire un mot d'un trait particulier de cette question. Mon honorable ami (M. Kaulbach) appelle de ses vœux l'intervention du gouvernement pour empêcher la ratification du traité Bond-Blaine, nom sous lequel il était connu autrefois, mais qu'on désignerait plus correctement en l'appelant le traité Bond-Hay. J'apprendrai à mon honorable ami et à ceux qui ont étudié cette question moins attentivement que nos amis de Terre-Neuve sont fort mécontents de notre intervention en pareille matière. Je suis en état de savoir, et je le tiens de la meilleure source, que l'hostilité qui prévaut maintenant à Terre-Neuve contre les projets d'union avec le Canada est inspirée par l'attitude que le Canada a prise de temps à autre à l'égard des négociations entamées entre les Etats-Unis et Terre-Neuve. Terre-Neuve est une petite colonie, il est vrai ; mais elle est aussi indépendante que le Dominion du Canada et elle considérerait comme un affront toute tentative d'intervention de notre part. Nous en ferions autant si nous étions à la place de nos amis de Terre-Neuve. Je conseille donc fortement à ceux qui étudieront ce problème de ne pas prendre comme point de départ la prétention que nous avons le droit d'entraver l'action indépendante de Terre-Neuve. On nous reproche d'avoir affiché cette prétention ; c'est ce qu'a fait l'ancien gouvernement, dit-on. Je tiens des personnes les mieux renseignées de Terre-Neuve que cette tendance, en autant qu'elle s'est manifestée au Canada, a été la source de beaucoup de mauvais vouloir à notre égard parmi la population de Terre-Neuve.

Nous pourrons obtenir quelque chose en entamant des négociations amicales avec les hommes d'Etat de Terre-Neuve et avec le ministère des Colonies. Au cours de ces négociations, tout en défendant de notre mieux nos propres intérêts, nous ne devrons pas perdre de vue que, si Terre-Neuve est une petite colonie, elle est aussi indépendante que le Canada et que nous n'avons pas

le droit de lui imposer notre volonté ni celui d'intervenir dans ses rapports avec les autorités impériales. Ainsi, quoi que nous fassions, il faudra traiter de pair à égal avec Terre-Neuve et ne pas réclamer le droit d'entraver sa liberté d'action à titre de colonie indépendante.

M. F. B. WADE (Annapolis) : Je désire faire une remarque ou deux sur ce sujet. Comme les honorables préopinants, je me rends compte de l'importance de cette grande industrie dans laquelle la question de la boette vient en premier lieu. Je ne connais aucun moyen d'empêcher Terre-Neuve d'instituer civilement une compagnie et de lui conférer tous les pouvoirs qu'elle jugera à propos ; cependant, nous pouvons remédier d'une autre manière aux embarras qu'elle nous causerait. Je conseille au gouvernement de s'occuper des moyens de fournir la boette aux pêcheurs. Beaucoup de bien a déjà été accompli sous ce rapport ; mais il me semble qu'on pourrait faire encore bien mieux et le temps et l'argent consacrés à l'établissement de dépôts de boette à la portée des embarcations de pêche seraient bien employés. Aujourd'hui la flottille des terreneuviers passe la moitié ou les trois quarts de son temps à la recherche de la boette, tandis que s'il y avait un dépôt pourvu de glacières renfermant assez de boette pour la saison de pêche, ces embarcations pourraient s'y rendre, sûres de pouvoir s'approvisionner en tout temps. Alors, peu importerait la ligne de conduite suivie par la colonie de Terre-Neuve.

Je m'occupe de cette question depuis quelque temps et je me proposais d'en saisir le gouvernement avant la clôture de la session. C'est avec plaisir que je profite de cette occasion de faire connaître une opinion que je ne suis pas seul à entretenir, je le sais. Beaucoup de citoyens des provinces maritimes qui se livrent à cete grande industrie qui fait des progrès rapides, portent un vif intérêt à cette question.

M. A. JOHNSTON (Cap-Breton) : Un correspondant spécial du " Globe," de Toronto, envoyé sur les lieux, a appelé d'attention publique sur ce sujet d'une manière fort intéressante et instructive. Le numéro d'hier de ce journal renferme une étude d'un puissant intérêt. J'attache tant d'importance à ce sujet que ce matin même j'en ai écrit au ministre de la Marine et des Pêcheries. Ce correspondant peut n'être pas au courant de tous les faits ou ne pas les connaître avec toute la précision désirable. Le représentant de Lunenburg l'a dit, la question est assez grave pour que le gouvernement prenne tous les moyens possibles de connaître ce qui en est et ce qui pourrait se faire pour sauvegarder les droits actuels des pêcheurs des provinces maritimes et même pour leur en obtenir d'autres. Je demande donc au ministre de la Marine et des Pêcheries de s'occuper de ce problème au plus tôt et de se renseigner auprès des autorités de Terre-Neuve au sujet de ce qu'il a fait et de ce qu'il se propose de faire en cette matière.

M. KAULBACH : M. l'Orateur, souffrez que j'ajoute un mot. Le représentant d'Annapolis (M. Wade) parle d'établir un dépôt de boette sur nos rives. Cela ne serait d'aucune utilité pour les Canadiens qui font la pêche sur les grands bancs. Ils tendent leurs filets à une distance éloignée à l'est de Saint-Jean de Terre-Neuve. S'ils allaient chercher leur provision de boette à la Nouvelle-Ecosse, cet appât se gâterait pendant le voyage de retour si celui-ci ne se faisait pas promptement.

Je nourris les sentiments de la plus sincère amitié envers Terre-Neuve ; le Canada porte beaucoup d'affection à cette colonie-sœur qui n'hésiterait pas un seul instant à unir ses destinées aux nôtres, si elle se rendait compte des avantages réciproques qui découleraient de cette union. Mais je m'écarte du sujet du débat. La modération qui caractérise la présente discussion tournera, j'en suis certain, à l'avantage des pêcheurs du Canada. Cependant, les renseignements obtenus aux Etats-Unis concernant l'influence que le traité exercera sur nos rapports avec Terre-Neuve seront de nature à nous induire en erreur le plus possible.

L'honorable RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Ce matin même on a appelé mon attention sur la lettre publiée dans le " Globe." J'ordonnerai immédiatement aux employés du ministère de faire une étude approfondie de la question et de présenter un rapport dans le plus bref délai possible. Je saisis parfaitement toute l'importance qu'elle offre et la nécessité de l'étudier au plus tôt et de prendre une décision sans tarder.

La motion d'ajournement est repoussée.

EXPLICATION DE NATURE PERSONNELLE.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances : Une motion d'ajournement ayant déjà été rejetée et le règlement m'interdisant d'en proposer une autre, on me permettra peut-être, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, de prendre la parole pour un fait personnel, afin de relever une observation tombée des lèvres d'un député de la gauche. Cependant, il me faut obtenir le consentement unanime de la Chambre ; autrement, je devrai remettre cette explication à demain.

Quelques VOIX : Parlez.

L'honorable W. S. FIELDING : Si personne ne s'y oppose, je donnerai maintenant cette explication. Je désire signaler à la Chambre une déclaration récente du représentant de Lanark-sud (M. Haggart). J'étais absent lorsqu'il a prononcé son discours et je n'ai lu que plusieurs jours après le compte rendu des Débats. L'honorable député a dit:

Et le ministre des Finances qui a fait la leçon au chef de l'opposition, on sait ce qu'il a

fait lui-même. J'avais transmis au conseil des ministres un mémoire de nature confidentielle, tracé pour l'information de mes collègues, et basé sur toutes les demandes en obtention de subventions affectées à différents chemins de fer ; Eh bien, on s'est servi ouvertement de ce document dans cette enceinte parlementaire, et on a ajouté que j'avais soumis à mes collègues une certaine estimation se rattachant aux besoins financiers, dépassant de beaucoup celle soumise par le ministre des Chemins de fer lui-même. Non seulement ces messieurs se sont-ils servi d'un mémoire confidentiel destiné au conseil des ministres, mais ils ont justifié la chose, et ils ont tronqué ce document.

Cette accusation a été lancée aujourd'hui pour la première fois, bien qu'elle semble se rapporter à des débats qui ont eu lieu il y a sept ou huit ans. S'il y avait quelque motif de plainte, on aurait dû, ce me semble, les faire connaître à cette époque lorsque les faits étaient présents à la mémoire de tous les intéressés et lorsqu'une enquête éclairée aurait pu être ouverte au besoin. Cependant, puisque l'accusation a été lancée même à cette époque tardive, je désire lui opposer le démenti le plus complet et le plus catégorique. A cette époque, il fut question d'un projet de budget supplémentaire que l'ancien gouvernement conservateur aurait préparé en 1896, sans le soumettre à la Chambre. Nos adversaires n'ont jamais prétendu que ce projet de budget fut un document confidentiel. Il avait été répandu à profusion parmi les candidats conservateurs ; on en avait fait usage au cours de l'élection. Un simple député conservateur en parla devant la Chambre et divulgua une partie de ce qu'il renfermait. L'honorable M. Foster, qui a traité ce sujet ici même, n'a pas prétendu que ce fût un document secret du conseil ni un document confidentiel. Il a soutenu qu'il ne s'agissait que d'un mémoire préparé par les commis du ministère et qui ne fut jamais soumis au conseil des ministres.

Au député de Lanark qui m'accuse de m'être servi devant la Chambre d'un mémoire confidentiel qu'il avait préparé relativement aux subventions aux chemins de fer, j'oppose le démenti le plus catégorique ; je ne puis même comprendre de quoi il parle. Je déclare positivement et sans restriction que je ne me suis jamais servi au cours d'un débat, ici ou ailleurs, du document confidentiel dont parle l'honorable député ni d'aucun autre document confidentiel quelconque.

L'honorable M. J. HAGGART : Il y a déjà quelques années que l'honorable ministre des Finances a accusé l'ancien gouvernement d'avoir déposé un projet de budget beaucoup plus élevé que celui qu'il soumettait lui-même. Il prétendit alors que ces estimations budgétaires avaient été approuvées par le conseil des ministres. En réalité, c'était des estimations préparées par les différents ministères, et plus particulièrement par celui des Chemins de fer et Canaux, et celui des Travaux publics, pour être présentées au conseil. On avait mis dans ces estimations toutes les demandes qui avaient été formées, pour l'information des collègues des ministres des Chemins de fer et des Travaux publics, mais le conseil n'a jamais rien décidé au sujet de ces estimations. Le gouvernement fut défait avant de pouvoir se prononcer. Cependant le ministre des Finances, pour s'excuser de soumettre à la Chambre un budget très élevé, expliqua que les anciens ministres, quand ils étaient au pouvoir, avaient présenté ces estimations. Je prétends que c'était un document confidentiel. Je sais qu'il ne fut communiqué, par mon département, à aucun membre du parlement. J'établissait une comparaison entre la conduite du ministre des Finances, qui qui s'était servi de ce document, et celle du chef de l'opposition qui avait parlé du mémoire de M. Blair. Il s'agissait d'un document que l'honorable ministre disait avoir été préparé pour être soumis au Conseil, mais les estimations qu'il contenait, n'étaient là que pour faire l'objet d'une étude par mes collègues et non pour être soumises à la Chambre.

Après avoir pris connaissance de toutes les demandes qui nous avaient été faites, nous avons choisi celles que nous considérions dignes d'être recommandées au Conseil et mises dans les estimations sur lesquelles le Conseil serait appelé à se prononcer, et qui ne devaient pas nécessairement être présentées à la Chambre. C'est parce qu'on a prétendu que ce mémoire contenait les demandes de crédits approuvées par le cabinet que je me suis servi du langage que le ministre des Finances me reproche. Je n'ai voulu blesser personne, et si quelqu'un se croit offensé, je n'ai pas la moindre objection à retirer ce que j'ai dit.

Ces estimations avaient été préparées par les différents ministères et ne devaient pas être distribuées. Aucun membre du parlement, autant que je sache, n'en a pris connaissance. L'intention était de les soumettre à mes collègues et l'honorable ministre des Finances en présentant son budget a cherché à le faire excuser, en faisant allusion à ces estimations que j'avais préparées pour les soumettre à mes collègues.

L'honorable M. FIELDING : Je corrobore avec plaisir ce que vient de dire l'honorable député concernant les relations agréables que nous avons toujours eues, et je suis heureux de l'entendre déclarer qu'il n'a rien voulu dire qui fût de nature à les troubler.

Deux questions étaient en jeu, dans ce qu'il a dit. La première se rapportant aux estimations dont lui et moi venons de parler. Mais, outre cela, il a aussi parlé d'un document spécial, un mémoire confidentiel, préparé par lui-même, relativement aux subventions aux chemins de fer. C'est ce document dont il me reproche d'avoir fait usage devant la Chambre.

M. HAGGART : Je n'ai jamais eu cette intention. Je n'ai pas revu les épreuves de mon discours, mais j'ai voulu parler des

estimations préparées dans les bureaux de mon ministère pour être soumises au Conseil.

L'honorable M. FIELDING : Voici les propres paroles de l'honorable député :

On sait ce qu'il a fait lui-même. J'avais transmis au conseil des ministres un mémoire de nature confidentielle, tracé pour l'information de mes collègues, sur toutes les demandes en obtention de subventions affectées à différents chemins de fer. On s'en est servi ouvertement dans cette enceinte.

Je dois dire que je ne comprenais pas du tout à quoi il faisait allusion et j'ai fait faire des recherches dans les " Débats " pour voir s'il en avait déjà été question, et on me dit que non. Quoi qu'il en soit je déclare maintenant que je n'avais jamais entendu parler de ce mémoire avant qu'il en ait été question ici et j'en ignorais l'existence. Je ne me rappelle pas l'avoir vu, de m'en être servi ou de l'avoir discuté. L'honorable député déclare maintenant que ses remarques s'adressaient aux estimations générales et non à ce mémoire, de sorte que ce n'est qu'un malentendu .

M. HAGGART : Il s'agissait des estimations générales. J'ai rapporté un passage du discours prononcé à ce propos, par l'honorable ministre des Finances :

Nous espérions nous rendre aux désirs de l'honorable député et le mettre de bonne humeur en produisant des estimations qu'il avait lui-même préparées. J'admets avec lui que si j'avais soumis ces estimations en disant que notre intention était de dépenser tous les crédits demandés, sans rien économiser, il aurait eu raison de se plaindre ; mais il doit se rappeler qu'en soumettant ces estimations j'ai fait la réserve—il peut appeler cela une confession, s'il le veut—que nous n'étions pas au pouvoir depuis assez longtemps pour être au courant de tous les détails du département.

C'est à cela que je faisais allusion.

L'honorable M. FIELDING : Les estimations dont l'honorable député parle en ce moment n'étaient pas des documents trouvés dans les départements, mais des estimations budgétaires déposées sur le bureau de la Chambre.

M. HAGGART : Non.

L'honorable M. FIELDING : Ce n'est pas du tout l'objet du litige. La discussion s'est élevée à propos de documents qui n'avaient jamais été produits. Le passage du discours de l'honorable député contre lequel j'ai protesté, et qu'il paraît disposé à répudier maintenant, c'est celui dans lequel il disait que je m'étais servi de documents confidentiels qu'il avait lui-même préparés.

M. HAGGART : Ce n'est pas cela, du tout. Je voulais parler des estimations elles-mêmes.

L'honorable M. FIELDING : Je n'ai certainement jamais vu ce mémoire.

M. HAGGART : J'avais préparé une liste d'estimations, dont l'honorable ministre s'est servi pour faire voir que les crédits dont aurait eu besoin le gouvernement précédent étaient aussi élevés que ceux que le nouveau gouvernement se proposait de demander.

DEMANDE DE RAPPORTS.

M. W. WILSON : J'ai demandé l'autre jour un rapport que le directeur général des Postes a promis de déposer sous peu. Peut-il me dire si je l'aurai bientôt?

Sir WILLIAM MULOCK (directeur général des Postes) : Je suis informé que le rapport a été préparé et envoyé au secrétaire d'Etat, selon la coutume. Il devrait être déposé demain.

LE GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre reprend la discussion de la motion de sir Wilfrid Laurier,—Que le bill (n° 72) modifiant l'Acte du chemin de fer National Transcontinental soit voté en deuxième délibération.

M. J. R. LAVELL (Leeds et Grenville) : M. l'Orateur, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, M. Blair, ayant jugé à propos de démissionner, le public n'a pas encore en l'occasion de savoir ce qu'on a fait de son portefeuille. Mais peu de jours après l'ouverture des Chambres, un document dont il était question dans le discours du trône a été distribué aux députés. C'était censé être un contrat signé par une personne qui s'intitulait ministre des Chemins de fer et Canaux. Mais depuis le commencement du débat, cette personne qu'on aurait supposée très intéressée dans cette question, a surtout brillé par son absence. Je constate avec plaisir, que le titulaire de ce portefeuille est à son siège aujourd'hui disposé au moins à écouter les raisons que nous avons à donner pour que ce document qu'il a signé ne soit pas ratifié. Il ne nous a pas donné un seul argument en faveur de cette ratification. Dans toute cette affaire, nous n'avons vu de lui que sa signature au bas du document en question. Je comprends que depuis son entrée en fonction, il a été trop occupé pour accorder un instant à cette petite affaire qui entraînera une dépense de $100,000,000 à $200,000,000. Je suppose qu'il a consacré tout son temps à calculer quelle part de l'administration des chemins de fer et canaux il pourra empêcher de tomber entre les mains de la commission des Chemins de fer et garder pour lui. Il doit maintenant être fixé sur ce point, et j'espère que nous aurons l'occasion de l'entendre nous donner quelques-unes des raisons qui l'ont engagé à signer ce contrat dont l'opportunité reste encore très problématique. Il faudrait être doué d'une bien vive imagination pour croire qu'on a donné de bonnes raisons ou même des excuses plausibles pour justifier cet arrangement.

En règle générale, c'est un désavantage de prendre part à une discussion sur une

question qui a déjà été longuement débattue, mais dans le cas actuel, cet inconvénient n'existe pas, et cela pour deux raisons. La première, c'est que les partisans du projet n'ont pas même essayé de traiter la question au point de vue élevé de l'intérêt national. Depuis le commencement du débat on ne nous a pas donné encore un seul argument sérieux pour lancer le pays dans cette énorme dépense. Chaque fois que nous avons demandé un renseignement ou une explication, la droite est restée muette. Quand nous avons demandé du pain, on ne nous a pas même donné la pierre traditionnelle. Même dans les rares occasions où un membre de la droite s'est risqué à prendre la parole, on s'est borné à édifier des bonshommes de paille pour avoir le plaisir de les terrasser.

On nous demande la ratification en deuxième délibération d'un bill entraînant des obligations plus lourdes que toutes celles qui aient jamais été demandées à ce parlement, et on ne daigne pas nous donner un seul argument en faveur de cette ratification—on se contente d'un signe de tête. Quand l'opposition, dans sa candeur, fit mine de vouloir discuter la question, l'honorable premier ministre parut tout surpris de voir que la Chambre tout entière ne s'inclinait pas devant son signe de tête, que la proposition ne passait pas comme une lettre à la poste, et que la gauche ne se montrait pas aussi servile que la droite. Ce n'est pas là le rôle de l'opposition et on s'apercevra avant longtemps que les contribuables de ce pays commencent à se rendre compte du caractère scandaleux de ce projet. Ils commencent à comprendre que la Chambre est en ce moment saisie d'une proposition qui peut entraîner les conséquences les plus graves et que les clauses de ce contrat ne sont pas de vains simulacres, mais bien des stipulations réelles d'un marché conclu entre le gouvernement et une compagnie et que l'on veut imposer au pays. A la dernière session nous avons consacré plusieurs mois à discuter un bill très important concernant ce qu'on appelait bien mal à propos, un chemin de fer national transcontinental. On nous annonça d'abord qu'un arrangement avait été conclu entre le gouvernement d'un côté et le Grand-Tronc-Pacifique et le Grand Tronc de l'autre. L'opposition proposa amendement sur amendement pour modifier en quelque manière les stipulations manifestement inprévoyantes et désavantageuses de ce marché.

On nous répondit que le marché était conclu, qu'il n'y avait plus rien à faire et que nous devrions le ratifier tel qu'il était ; on ajoutait que les parties contractantes étaient des compagnies responsables qui tiendraient leurs engagements et que l'honneur du pays était en jeu. Cette première proposition était assez singulière ; elle comportait virtuellement que le pays fournirait l'argent ou contracterait des obligations pour les sept huitièmes environ du coût de la construction du chemin de fer transcontinental et, en plus, l'Etat se rendait responsable d'une bonne moitié des dépenses à effectuer pour l'amélioration et l'entretien d'un chemin qui resterait la propriété d'une compagnie privée, dont les plus forts intérêts sont en dehors du Canada. Le gouvernement ne devait pas avoir sur ce chemin plus de juridiction que sur aucun autre chemin appartenant à n'importe quelle compagnie. En échange, nous devions recevoir un énorme prix de location consistant dans la promesse non garantie d'un intérêt sur une partie de l'argent pendant une partie de la durée du bail.

Tel était, en résumé, la proposition qui nous fut soumise l'an dernier, et on a dû remarquer qu'au cours du débat sur le contrat modifié qu'on nous soumet cette année, pas un seul orateur de la droite n'a osé aller au fond de la question ; on ne l'a pas même effleurée. L'attitude des orateurs ministériels sur cette question ressemble à cette conversation entre deux dames qui se rencontrent, à la sortie de l'office religieux le jour de Pâques. On sait que la coutume pour les femmes est d'étrenner un chapeau le jour de Pâques. Une dame dit à l'autre : " Comme votre chapeau est joli," la dame ainsi interpellé paraît charmée et se rengorge, mais l'amie ajoute : " Oui, il paraît presque aussi bien que l'année dernière.

En effet, M. l'Orateur, le marché de cette année n'est que celui de l'an dernier, avec quelques concessions en plus, et des excuses du gouvernement à la compagnie pour ne pas lui offrir plus—ce contrat est presque aussi joli que celui de l'année dernière. Le plus grave dans toute cette affaire, c'est ce silence déconcertant qu'on observe sur tout ce qui se rapporte à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, silence sur sa raison d'être, silence sur les causes qui pourraient justifier de son existence.

Il est maintenant admis qu'on a renoncé à tous les arguments donnés l'an dernier par l'honorable premier ministre pour expliquer la construction de la division de l'Est, celle qui implique le plus de responsabilité. On a renoncé à ces arguments parce que l'opposition les a réfutés de telle sorte que même les plus audacieux des orateurs de la droite n'ont pas osé y revenir.

On a bien cherché à apporté quelques arguments nouveaux, mais le seul qui ait un peu de fond, c'est celui dont s'est servi l'honorable premier ministre lorsqu'il a déclaré que lui et ses partisans verraient à mettre le projet à exécution. C'est peut-être un argument suffisant pour les membres de la droite, mais j'ai assez de confiance dans les électeurs de ce pays pour croire qu'ils veuillent s'en contenter. L'honorable premier ministre lui-même semble comprendre qu'il n'est pas possible de faire ratifier ce projet par les électeurs. Le directeur général des Postes ou le Grand Tronc—j'ignore laquelle de ces deux compagnies—négligea de se conformer aux conditions concernant le dépôt et cela

offrait une excellente occasion de soumettre aux électeurs le premier contrat et les modifications qu'il était question d'y faire, sans retarder en rien la réalisation du projet.

L'an dernier, lorsque nous demandions au gouvernement de soumettre au peuple une question si pleine de conséquences, il nous répondait qu'il n'avait pas le temps d'attendre ; qu'on perdait un temps précieux en discussions inutiles ; qu'il était impossible de retarder assez longtemps pour obtenir le verdict des électeurs. Mais bien avant la fin de l'année, le gouvernement savait que le traité conclu à la dernière session ne serait pas observé, et qu'il faudrait nécessairement convoquer une autre session du parlement. Plusieurs mois se sont écoulés avant la convocation des Chambres. On avait donc tout le temps nécessaire pour soumettre la question au peuple et connaître son verdict, sans retarder aucunement le projet.

Que vaut maintenant cet argument que cette entreprise ne pouvait pas être différée? On se rappelle qui s'est servi de cet argument l'an dernier. C'est l'honorable premier ministre lui-même qui disait que le temps n'arrête pas. Non, le temps n'arrête pas, mais le Grand-Tronc-Pacifique a dû s'arrêter, lui, et il est resté en place assez longtemps pour qu'on ait pu sans aucun inconvénient ordonner les élections et permettre aux électeurs de se prononcer sur un projet qui intéresse à un si haut point les intérêts du pays.

L'an dernier, on a aussi invoqué cette prétendue urgence à propos d'une autre question. On proposait de construire ce chemin à travers un pays inhabité et l'opposition prétendait qu'on ne possédait pas assez de renseignements pour permettre à la Chambre de se prononcer sur la possibilité de construire un pareil chemin, dont on ne pouvait même pas fixer le terminus.

On promit de nous donner tous les renseignements nécessaires—des montagnes de renseignements. Pour se conformer à cette expression devenue classique, le gouvernement fit publier un Livre Bleu, vers la clôture du débat, et il n'est pas surprenant que la députation ne l'ait pas beaucoup mis à contribution.

Je ne puis même pas me rappeler un seul cas, dans lequel un orateur de la droite ait cité un extrait de ces Livres bleus. Mais depuis, les députés des deux côtés de la Chambre ont eu occasion d'étudier ces documents officiels. La même réflexion se présente naturellement à tous ceux qui les examinent. On se demande pourquoi le gouvernement a fait la dépense de les faire imprimer. S'ils prouvent quelque chose, c'est que nous ne possédons pas suffisamment d'informations pour lancer le pays dans une entreprise aussi risquée que la construction de cette division de l'Est. Depuis, un homme qui jouit d'une grande réputation, et dont l'opinion a souvent été citée par les orateurs de la droite, a parlé sur cette question. Je veux parler de sir Sandford Fleming, un ingénieur éminent dont je respecte beaucoup les opinions quand elles sont basées sur des faits qu'il a été à même de constater par lui-même. Dans l'intervalle qui s'est écoulée entre les deux sessions sir Sandford Fleming a été invité à faire une conférence devant le "Canadian Club." Il avait choisi comme sujet : Le développement du Canada. Cette conférence a été publiée dans les revues et sous forme de brochure dont les exemplaires ont été adressées aux membres de cette Chambre.

J'ai cru comprendre que dans certains milieux, on considère ce travail comme un plaidoyer en faveur de la construction du chemin de fer transcontinental ; on me dit que dans plusieurs circonstances, mais plutôt dans des conversations que dans des discussions publiques, les partisans du projet qui se rendent compte de la popularité de sir Sandford Fleming, ne se sont pas fait faute de se servir de son nom devant des gens qu'on supposait ne pas devoir lire la brochure. Malgré tout mon respect pour l'honorable député de Renfrew-nord (M. Mackie) qui se prétend mieux renseigné sur cette région septentrionale que tout autre membre de cette Chambre, je pense qu'on admettra que sir Sandford Fleming possède autant de renseignements et peut parler avec autant d'autorité sur cette question que qui que ce soit, et cependant si sa conférence prouve quelque chose, c'est que cette région est si peu connue, qu'il faut nécessairement ordonner de nouvelles explorations avant de pouvoir déterminer le tracé à 200 ou 300 milles près. Cette conférence prouve encore autre chose. Elle prouve que la nature du pays varie beaucoup. Sir Sandford Fleming dit qu'il contient une grande quantité de bonnes terres, mais il admet n'en rien savoir personnellement. Je mentionne ce fait, parce que je considère qu'un membre du gouvernement a commis une injustice envers la Chambre. Tout membre de la députation a droit aux renseignements les plus complets sur une question aussi importante. S'il y a un ministre qui connaisse personnellement cette région, qui sache qu'elle renferme des richesses agricoles et minières, nous avons le droit de le savoir. Or, je vois que sir Sandford Fleming base son opinion concernant les richesses de ce territoire presque exclusivement sur les renseignements que lui aurait fourni l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher).

En lisant cette brochure, je me suis dit que nous aurions sans doute de nouvelles explications du ministre de l'Agriculture. J'espérais que dans ses moments de loisir, quand il ne serait plus occupé à se promener au Japon ou ailleurs, il visiterait ce pays, où il ne serait pas exposé à perdre son titre de célibataire puisque, comme il le dit lui-même, ces régions sont inhabitées. Mais il n'a pas encore ouvert la bouche. Quand j'aurai cité un extrait de cette brochure, on sera bien obligé d'admettre qu'il aurait dû dire quelque chose, car je suis certain que sir Sandford Fleming n'aurait pas fait une pareille assertion, si on ne lui en avait pas garanti l'exactitude.

Voici ce passage dans lequel sir Sandford Fleming dit que ce territoire est la patrie naturelle du bois à papier et des richesses forestières :

Que dit l'honorable ministre de l'Agriculture, toujours si bien renseigné, dans un discours prononcé à Sherbrooke, il y a quelques semaines ? Il a parlé de cette région septentrionale comme " d'un pays dans lequel nous savons qu'il y a de très grandes étendues d'excellentes terres arables, d'un pays que nous savons contenir d'immenses forêts qui n'attendent que la main de l'homme pour être exploitées."

Je prétends que si l'honorable ministre de l'Agriculture a des renseignements de ce genre il doit en justice les apporter à la Chambre. Je dirai de plus que s'il n'en a pas il représente sous un faux jour une perconne très estimable, et il enlève à sir Sanford Fleming et à sa brochure la seule base qui le justifie de nous dire que le pays du nord est riche. Je crois que des millions d'âmes pourront y vivre, mais bien que nous ayons discuté cette question depuis près d'un an et des toutes les façons possibles, nous n'avons aucun droit de supposer que le pays est tel qu'on l'a décrit tant que l'on ne nous en aura pas donné la preuve, et nous avons le droit aussi de dire que l'on ne possède pas encore cette preuve puisqu'on ne nous la donne pas. Mais il y a une chose cependant que sir Sandford Fleming affirme d'après ses connaissances personnelles : c'est qu'on ne doit pas construire le chemin de fer transcontinental au sud du lac Winnipeg, et que si l'on en construit un au sud, il ne devrait pas recevoir d'aide du gouvernement. C'est là une question de laquelle sir Sandford Fleming peut parler en connaissance de cause, et bien que je ne veuille pas en citer plus long de sa brochure, comme je pourrais le faire, j'insisterai auprès des honorables membres de cette Chambre sur cette déclaration que fait sir Sandford Fleming basée sur des faits qui sont à sa connaissance personnelle : que si l'on veut construire un transcontinental utile il faut le construire au nord du lac Winnipeg. Tout ceci tend encore à prouver que l'honorable premier ministre persiste à vouloir conduire le pays à l'aveugle en présentant ce bill et ce contrat à cette Chambre, en nous demandant de l'approuver, le tout sans nous donner des raisons que tout homme intelligent qui a les intérêts du pays à cœur peut accepter.

Lorsqu'on a parlé pour la première fois des modifications qui devaient être apportées au contrat, on a dit que toute la difficulté provenait du fait que la Compagnie du Grand Tronc n'était pas prête à effectuer ou ne désirait pas effectuer le cautionnement exigé par la loi. Lorsque le " Globe " de Toronto, et d'autres journaux qu'a cités hier l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke), ont annoncé que les conditions du contrat n'étaient pas remplies et que la question devait revenir en discussion à la Chambre, les organes du gouvernement ont déclaré explicitement que les seules modifications portaient sur la nature du cautionnement.

M. LAVELL.

Au commencement de la session, le gouvernement a fait déposer sur le bureau de la Chambre certains documents supposés être, et je n'ai aucun doute qu'ils ne le soient pas, une collection complète des modifications projetées au contrat et de la correspondance qui a été échangée entre la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ou la Compagnie du Grand Tronc, et le gouvernement concernant les amendements qui devaient être soumis à cette Chambre pendant cette session. Lorsque ces documents ont été déposés sur le bureau de la Chambre et même avant qu'ils le fussent, on a appris que les amendements qui étaient proposés allaient beaucoup plus loin qu'une simple modification de la nature du cautionnement.

Il y a un autre point que je veux faire remarquer et c'est celui-ci : lorsque le gouvernement a déclaré qu'il donnerait les raisons de la convocation d'une autre session du parlement, il avait en mains, non seulement ces lettres et le texte des modifications proposées au contrat, mais il devait avoir aussi en subtance le nouveau contrat rédigé qui renferme beaucoup plus qu'un simple changement dans la forme du dépôt.

Je prétends que le gouvernement n'a pas traité la Chambre et le pays avec les égards qui lui sont dus en faisant sa déclaration dans les termes qu'il l'a faite. Lorsque le gouvernement a soumis les résolutions à la Chambre, on nous a parlé de la correspondance, mais on ne nous a pas dit que la Compagnie du Grand Tronc avait répudié le contrat de la dernière session ; on n'aurait pu d'ailleurs le dire avec vérité parce que ce n'est pas la Compagnie du Grand Tronc qui l'a répudié. On ne nous a pas signalé non plus le fait que ceux qui ont demandé ces amendements sont les mêmes personnes qui ont négocié le contrat de l'année dernière et dont la parole est engagée suivant les déclarations des honorables membres du parlement l'année dernière, mais ces mêmes personnes ont après cela retiré leur parole. D'après toutes les informations que nous avons nous pouvons dire que le contrat de l'année dernière n'a jamais été soumis aux actionnaires du Grand Tronc et que ce n'est qu'à la date du huit mars dernier qu'on leur a soumis le nouveau contrat qui est inclus dans ce bill. Les changements que l'on a fait à l'ancien contrat sont intéressants à lire. Le document parlementaire qui nous les énumère commence par une lettre signée par sir Rivers-Wilson, président de la Compagnie du Grand Tronc. Cette lettre est intéressante. Sir Rivers-Wilson a signé le contrat qui a été inclus dans la loi de la session dernière, dès la première phase de cette lettre du 15 décembre 1903, il dit :

J'espère sincèrement que nous sommes arrivés à une solution.

Une solution de quoi ? Nous aurions pourtant pensé qu'une personne qui oppose sa signature à un document aussi important dont elle a discuté les conditions et les dé-

tails avec le gouvernement, aurait dû savoir que la solution était atteinte. Deux mois étaient à peine écoulés après la prorogation du parlement que sir Rivers-Wilson écrivait cette lettre dont la première phrase montre que ce contrat, qui, d'après les déclarations des ministres dans cette Chambre devait être définitif, qu'il fallait en conséquence l'adopter à la lettre et qu'il obligeait tous ceux qui l'avaient signé—deux mois, dis-je, ne s'étaient pas écoulés qu'apparemment le gouvernement et la Compagnie du Grand Tronc sont venus tous deux à la conclusion que ce contrat n'était pas du tout définitif. Dans sa lettre sir Rivers-Wilson touche très légèrement à la question du cautionnement ; il y passe sans presque y toucher et écrit un paragraphe qui mérite d'être lu. On a fait objection à l'emploi du mot " associés " dans le compte rendu de la séance des actionnaires du Grand Tronc, et le député d'Essex (M. Cowan) a réfuté victorieusement toute cette partie du compte rendu qui indiquerait que le gouvernement du Canada était associé avec la Compagnie du Grand Tronc. Mais, M. l'Orateur, longtemps avant que ce compte rendu eût été lu dans cette Chambre et longtemps avant que les mots qui y sont rapportés eussent été prononcés, sir Rivers-Wilson lui-même avait employé le mot "associés" dans sa lettre. Voici ce qu'il écrivait :

> Il m'a toujiurs semblé que le gouvernement du Canada et la Compagnie du Grand Tronc étant de fait associés dans l'entreprise—le premier poussé par des considérations d'ordre national, la deuxième par la nécessité d'obtenir sa part dans la prospérité de l'ouest—le fardeau de la responsabilité financière devrait être partagée entre les deux dans une proportion aussi équitable que possible, mais je crois, et le bureau de nos directeurs en est fermement convaincu, qu'une trop forte part de cette responsabilité retombe sur la Compagnie du Grand Tronc.

Il est difficile, M. l'Orateur, de comprendre ce que le président de la compagnie du chemin de fer veut dire par les mots partager avec le Canada dans " une proportion équitable." Nous nous plaignions l'année dernière que le contrat faisait retomber sur le Canada toute la responsabilité financière, mais il faut croire que sir Charles Rivers-Wilson a découvert : que le Canada pourrait encore en porter davantage. C'est virtuellement la seule chose que, d'après sa lettre, il désirait modifier dans le contrat, mais il paraît d'après une entrevue avec M. Hays dont il est parlé dans la même lettre, que l'on a demandé certains autres changements au gouvernement. Le premier de ces changements était : que le délai pour l'achèvement de la division de l'ouest fût prolongé ; le deuxième se rapportait au bail de la division de l'est ; le troisième au paiement de l'intérêt sur les obligations, et il y est question aussi des actions ordinaires du chemin de fer du Grand Tronc. Ces amendements comprennent tout ce qui est demandé et tout ce que le gouvernement a accordé. Sir Charles Rivers-Wilson a dû être mécontent de lui lorsqu'il a vu qu'ayant obtenu si aisément ce qu'il a demandé il aurait pu obtenir davantage. La première chose donc qu'il a demandé a été d'étendre le délai de la construction de la division de l'ouest. Le gouvernement a accordé cette demande, et apparemment sans discussion. Puis il a demandé que la nature du dépôt fût changée, et le gouvernement a accordé aussi cette demande, bien que pas tout à fait dans les conditions exactes qu'il désirait. Au sujet de la demande concernant le bail de la division de l'est et le paiement de l'intérêt sur les obligations, on peut dire que le gouvernement a accordé à sir Charles Rivers-Wilson et à ses amis beaucoup plus qu'ils demandaient. Il est vrai que le gouvernement n'a pas accordé cette aide dans la forme qu'elle lui était demandée, mais il est vrai aussi qu'elle l'a été dans une forme qui vaut beaucoup mieux pour ceux qui l'obtiennent. De fait, si on lit attentivement le texte, les modifications que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a proposées au contrat on s'étonne que ce ne soit pas le gouvernement plutôt que le Grand-Tronc-Pacifique qui les ait demandées, tant la Compagnie du Grand Tronc obtient tout ce qu'elle demande. La situation du Canada serait assez mauvaise si c'était là toutes les concessions accordées. Mais est-ce bien tout ? Il y a dans le nouveau contrat un certain nombre d'articles qui non seulement accordent à la Compagnie du Grand Tronc tout ce qu'elle a demandé mais qui apportent des conditions entièrement nouvelles, si avantageuses à la Compagnie du Grand Tronc et si peu d'avantage au pays, qu'il est facile de comprendre pourquoi le président de la Compagnie du Grand Tronc, lorsqu'il a demandé de faire des modifications, ait hésité à les proposer. Voyons quelles sont les choses que l'on a demandées et que le gouvernement a accordées. Lorsqu'on lit les amendements proposés dans ce nouveau contrat et qu'on y voit tous les privilèges que le gouvernement accorde à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, si l'on met en regard les discours prononcés par les ministres à la session dernière à l'appui du premier contrat, on se demande avec étonnement quels arguments le gouvernement aurait bien pu avoir pour défendre son projet si le nouveau contrat eût été soumis à la Chambre alors. Je dis donc que les plus fortes raisons apportées par le gouvernement l'année dernière étaient basées sur les articles du premier contrat qui sont modifiés dans le second.

En présentant le bill à la Chambre l'année dernière le premier ministre a beaucoup appuyé sur le fait que le gouvernement du Canada n'assumait aucune responsabilité par rapport à la division de l'ouest. Il a lu l'article du contrat disant que la Compagnie du Grand Tronc garantissait 25 pour cent des obligations et acceptait la deuxième hypothèque, le gouvernement ayant garanti

pour sa part 75 pour cent et pris la première hypothèque. Après avoir appelé l'attention de la Chambre sur les conséquences de l'article, l'honorable premier ministre dit :

Pas n'est besoin d'insister sur l'importance de cette stipulation de la part de la compagnie: elle met virtuellement la garantie du gouvernement à l'abri de tout risque. L'Etat n'avancera pas un seul dollar. Et bien que nous garantissions les trois quarts du coût de la construction du chemin, à ces obligations viendront s'ajouter le crédit et toute l'influence dont dispose la compagnie même du Grand Tronc.

Ce paragraphe résume tous les arguments que les ministres et les députés amis du gouvernement ont invoqués pour montrer que le pays ne prenait aucun risque en donnant cette garantie de 75 pour cent. Qu'auraient-ils dit si ce nouveau contrat eût été proposé à la Chambre alors ? Car que dit, en résumé, ce nouveau contrat ? Cet article nous empêche d'exercer le droit de forclusion au sujet de l'hypothèque qui garantit ces obligations. L'article 7 du nouveau contrat va beaucoup plus loin encore. Il fait disparaître la priorité de l'hypothèque du gouvernement et place le Canada et la Compagnie du Grand Tronc absolument sur le même pied concernant les deux hypothèques, ni l'un ni l'autre n'ayant apparemment le droit de forclusion. Il est vrai que l'hypothèque du gouvernement ne peut être prescrite. Le seul remède que le contrat donne est de placer le chemin de fer entre les mains d'un séquestre et de diviser les profits qu'il pourra rapporter entre la Compagnie du Grand Tronc et le gouvernement en proportion de leurs hypothèques respectives. Toute la garantie qu'avait le gouvernement et sur laquelle les ministres et leurs amis appuyaient avec tant de complaisance à la session dernière disparaît, et il n'y a plus de doute que la Compagnie du Grand Tronc est libérée de sa part de responsabilité dans la garantie de 75 pour cent donnée par le gouvernement. Le pays prend toute la responsabilité de cette garantie, et il court des chances égales avec la Compagnie du Grand Tronc de perdre de l'argent.

Mais, M. l'Orateur, à part ces amendements que l'on a demandés pour des raisons que nous ne connaîtrons probablement jamais, à moins que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Emmerson) ne sorte de son mutisme, nous voyons par le nouveau contrat que le gouvernement fait à la compagnie un don encore plus grand sous la forme de deux articles très importants, et qui sont de plus grande valeur pour la compagnie que les meilleures conditions du contrat de l'année dernière. Le premier de ces deux articles est le onzième qui dit distinctement que si pendant la durée du bail de la division de l'est, la Compagnie du Grand Tronc construit des embranchements partant de la ligne mère de cette division, et qu'à la fin du bail le gouvernement se décide à reprendre l'exploitation de la division de l'est, alors il devra reprendre en même temps tous les embranchements qui ne rapporteraient point de bénéfices à la compagnie et lui laissera tous ceux qui en donneront. C'est la seule interprétation que l'on puisse donner à cet article —et le gouvernement consent à cela sans même prendre quelques précautions pour empêcher que ces embranchements ne soient construits qu'avec le consentement du parlement. Mais quand même il prendrait cette précaution, le gouvernement n'en agirait pas moins à l'aveugle, et il ne faut pas que ces embranchements soient construits sans le consentement du parlement. La Compagnie du Grand Tronc pourra construire en toute sûreté un aussi grand nombre d'embranchements qu'elle voudra, car elle s'est arrangée de façon à pouvoir faire autant d'expériences qu'elle voudra, et à l'expiration du contrat elle pourra garder les embranchements qu'il lui plaira et laisser à la charge du pays ceux qu'elle ne jugera pas utile de garder.

Mais, M. l'Orateur, il y a dans le nouveau contrat un autre article qui permet de faire même de nouveaux changements dans ce contrat, changements qui seront d'un avantage beaucoup plus grand à la Compagnie du Grand Tronc que tout changement qu'on a jusqu'à présent proposé ; et ce qui est plus grave cet article donne au gouvernement permission de faire ces changements sans consulter cette Chambre ou obtenir son approbation. Cet article est l'article 3 ; il vaut la peine qu'on le lise en entier :

3. En attendant le parachèvement par le gouvernement de la division de l'est, la compagnie aura le droit de louer des commissaires à être nommés sous l'autorité dudit acte, et de mettre en service telles portions de ladite division de l'est qui auront pu de temps à autre se trouver parachevées ; mais aux termes et conditions dont pourront convenir ensemble et la compagnie et les commissaires ; lesquels termes ne devront pas être plus onéreux que ceux du louage de la division entière prévu par ledit contrat, sauf pour ce qui peut être requis pour donner effet au droit prépondérant desdits commissaires dont suit immédiatement l'énonciation, et sauf aussi le droit prépondérant desdits commissaires de se servir desdites parties parachevées et de les mettre en service, sans avoir à payer aucunes taxes ou autre rémunération pour cet emploi aux fins qu'ils pourront juger nécessaires et utiles pour l'exécution de l'objet de leur commission.

Que signifie cet article. D'après la loi c'est le gouvernement qui doit construire la division de l'est depuis Winnipeg jusqu'à Moncton. Il faut que tout le chemin soit construit avant que le bail entre en vigueur. Je crois, M. l'Orateur, que personne n'osera prétendre que la Compagnie du Grand Tronc désire la construction de cette division. Le compte rendu de l'assemblée des actionnaires du Grand Tronc, dont on a parlé si souvent dans ce débat, prouve d'une manière concluante que la Compagnie du Grand Tronc ne tient qu'à la partie de la division de l'est qui permettra au Grand Tronc de venir à North-Bay. Je ne crois pas que personne ose nier cela. Sir Charles Rivers-Wilson et M.

Hays parlent du chemin entre Québec et Moncton comme d'une nécessité qui leur a été imposée et je défie qui que ce soit de prouver, qu'à l'exception de la partie entre Winnipeg et North-Bay, ils aient jamais parlé de la division de l'est comme d'un chemin auquel ils portent intérêt. Il y a plus, peu importe lequel des deux comptes rendus de l'assemblée des actionnaires que nous consultions, nous voyons que M. Hays a dit que la division était virtuellement la raison qui engageait la Compagnie du Grand ronc à accepter l'entreprise du gouvernement. La Compagnie du Grand Tronc transporte de grandes quantités de grain de l'ouest, mais comme les chemins de fer qui leur fournissent ce trafic se sont assurés en ces derniers temps des ports sur l'Atlantique, ce commerce va diminuer. Ces chemins n'alimenteront plus le Grand Tronc et il devenait en conséquence nécessaire que les directeurs de la compagnie fussent autorisés à faire des marchés avec le gouvernement afin que le Grand-Tronc-Pacifique pût à l'avenir, alimenter le Grand Tronc. Le Grand-Tronc-Pacifique ne peut alimenter le Grand Tronc qu'en lui remettant le grain à North-Bay ou à quelques autres endroits reliés avec le réseau du Grand Tronc. C'est le fait qu'il s'applique à démontrer du commencement à la fin de ce discours qu'il a prononcé à l'assemblée des actionnaires qu'il voulait convaincre.

Je devrais peut-être finir ici, mais je veux dire un mot de réponse à l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) qui nous dit que ce projet va être poussé avec vigueur. On nous disait la même chose l'année dernière. Il ne devait y avoir ni modifications ni altérations. C'est ce qu'à tour de rôle tous les ministres sont venus nous répéter, et le ministre de l'Intérieur est un de ceux qui nous affirmait cela avec le plus d'assurance. Malgré toutes ces protestations on nous soumet un certain nombre de changements, et nous voyons que ces changements ont été soumis aux actionnaires du Grand Tronc avant que le gouvernement ait consenti à les rendre publics au Canada. Nous nous trouvons donc en face du fait que les assertions des ministres et des députés de la droite ne comptent plus pour rien, et il est de notre devoir de considérer avec le plus grand soin les résultats possibles lorsque ce contrat sera expiré, sans nous occuper de l'interprétation que le gouvernement peut lui donner aujourd'hui. Supposons, par exemple, que le gouvernement éprouve des remords à la fin de sa carrière et décide de remettre définitivement la construction de la division entre Québec et Moncton. Dans ce cas, alors, quand même la division entre Québec et Winnipeg serait construite, on ne pourrait pas dire que la division de l'est est terminée, et au cas où la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique se déciderait à exploiter la ligne entre Québec et Winnipeg, il s'agirait alors de savoir quel prix il faudrait lui faire payer. D'après le premier contrat, ce paiement aurait été bien modifié, mais en vertu du nouveau contrat le gouvernement pourrait dire à la compagnie : nous allons vous permettre de vous servir du chemin ; vous pourrez y faire circuler vos convois sans nous payer un seul sou et cela pendant 50 ans, si vous voulez contribuer généreusement à notre fonds d'élection. Nous ferons même plus que cela, nous vous payerons une certaine somme pour l'exploiter et le tenir en état de réparation pour votre propre avantage. Je ne dis pas que le gouvernement fera cela, mais je suppose ce qu'il pourrait faire. Par le nouveau contrat le gouvernement se donne le pouvoir de permettre à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique d'utiliser n'importe quelle partie de la division de l'est, pourvu que les conditions d'après lesquelles cette permission sera accordée ne soient pas plus onéreuses que celles du bail prévu pour toute la division. Après la manière dont le gouvernement a lié la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, dans le premier contrat, je ne blâme pas les membres de cette compagnie d'insister sur cette nouvelle stipulation dans le nouveau contrat. Ils ont droit de dire : Il ne faut pas que vous nous traitiez d'une façon plus dure que vous nous avez traités. Mais on ne s'occupe pas du peuple dans tout cela ; on se dit, je suppose, que le trésor fédéral est assez gonflé pour qu'on puisse lui pratiquer une saignée. Evidemment, c'est l'opinion du gouvernement car nous ne voyons dans aucun des deux contrats que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique soit obligée de payer trois pour cent d'intérêt sur le coût de la partie du chemin qu'elle pourrait exploiter, si on lit le contrat à la lettre. Il faut conclure que si le chemin est d'abord construit entre Winnipeg et North-Bay et si le reste n'est commencé que 7 ou 8 années plus tard et complété au bout de quatorze ans, il n'y aura rien qui empêche la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de se servir de la partie du chemin entre Winnipeg et North-Bay pendant 7 années sans payer de loyer, et ensuite lorsque tout le chemin sera complété pendant 7 années encore, et ainsi de suite tant que tout le chemin ne sera pas terminé. Le gouvernement aurait dû exiger que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique paye jusqu'au dernier sou qui sera dépensé dans la construction du chemin de fer entre Winnipeg et North-Bay, vu que c'est la partie de ce chemin que la compagnie désire voir construire, et bien que je ne veuille pas soupçonner que l'on se prépare à faire de nouveaux arrangements, je crois que je ne suppose rien d'improbable lorsque je dis que le gouvernement pourrait, en vertu de cet article du contrat, retarder la construction du reste du chemin—et il n'y a rien pour empêcher qu'il ne soit pas complété avant 50 ans—ce qui dans l'intervalle, permettrait à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ou à la Compagnie du Grand Tronc d'utiliser la ligne entre Winnipeg et North-Bay, non seulement sans payer un sou pour l'exploi-

tation, mais même en faisant payer par le gouvernement toutes les réparations. Un écrivain américain a dit que l'époque actuelle était l'époque non pas des grands hommes d'Etat mais des grands banquiers et des nababs de chemin de fer ; s'il en voulait un exemple il le trouverait dans ce contrat.

Je ne veux pas faire reproche au Grand-Tronc-Pacifique d'avoir conclu un marché aussi avantageux que possible, car cela le regarde ; mais il nous faut envisager la question au point de vue des intérêts du pays, et je prétends qu'il ne faut pas ratifier sans le modifier le présent traité qui signifie qu'il faudra sacrifier de plusieurs millions au profit d'une compagnie sans que la Chambre ait rien à y voir.

On a vivement combattu la clause 11 qui oblige le gouvernement à acheter tous les tronçons inutiles que la compagnie pourra construire, mais cette clause vaut encore cent fois mieux que la troisième en vertu de laquelle les commissaires sont autorisés à faire bénéficier la compagnie, sans qu'elle soit tenue de rien donner en retour, d'une dépense de millions puisés à même la caisse publique.

Etant donné ce que nous connaissons de cette région septentrionale, étant donné les obstacles qu'il faudra surmonter pour y construire un chemin de fer, il devra s'écouler plusieurs années avant que l'on ait fait des explorations suffisantes entre North-Bay et Québec. La région comprise entre Winnipeg et North-Bay est mieux connue ; il en a déjà été exploré une bonne partie, et c'est là, sans doute, que le gouvernement et la compagnie vont s'empresser de pousser les travaux de construction. Ainsi, on va se hâter de construire la section comprise entre Wininpeg et North-Bay ; des années devront s'écouler avant que l'on construise la section comprise entre North-Bay et Québec et qui doit traverser un désert ou un paradis terrestre. Dans l'intervalle, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique se prévaudra de son traité pour n'utiliser que les sections du chemin qu'il sera avantageux de construire. Il est tout probable que la section Québec-Moncton ne sera jamais construite. Il est impossible d'ajouter foi aux paroles de ces messieurs de la droite qui ne se gênent pas pour contredire sans sourciller leurs déclarations de l'année dernière. Il est évident que cette clause 3 n'a été insérée que dans le but de permettre au gouvernement de modifier à son gré les dispositions premières du contrat et de faire les conditions les plus avantageuses à la compagnie sans que cette dernière soit tenue de rien donner en retour. Le gouvernement sera mis en mesure de sacrifier les deniers publics pour le plus grand avantage de la compagnie et du parti libéral. En l'absence de toute autre raison, la clause 3 suffit à elle seule pour faire rejeter le contrat, parce qu'elle autorise des modifications telles, qu'il ne restera presque plus rien des conditions premières.

M. LAVELL.

M. J. E. ARMSTRONG (Lambton-est) : M. l'Orateur, je prie la Chambre de se montrer indulgente pendant les observations que je vais faire au sujet du bill important que nous sommes à délibérer. J'ai prêté une oreille attentive aux discours que des représentants des deux partis ont prononcés en cette Chambre au cours du présent débat. Si, avant mon élection au parlement, il subsistait encore quelque doute dans mon esprit par rapport à ce projet, j'en suis maintenant arrivé à la conclusion, après avoir entendu les arguments apportés de part et d'autre, que la construction de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique, considérée au point de vue des intérêts publics, est chose impossible et insensée. Si je pouvais m'exprimer avec l'éloquence dont le premier ministre a fait preuve en présentant son projet de loi, je dirais que le flot auquel il a fait allusion est un flot de malheur, que cette dépense de deniers publics est injustifiable et qu'il suffit de jeter un coup d'œil sur les cartes qu'on nous a fournies pour nous renseigner pour remarquer tout de suite qu'il n'a pas été fait d'explorations et que nous manquons des renseignements dont nous aurions besoin pour nous former une juste opinion en la matière. Des hommes d'affaires ne se seraient jamais déterminés, comme l'a fait le gouvernement, à dépenser $150,000,000 ou $170,000,000 avant de se munir de renseignements suffisants. A-t-on jamais vu une compagnie quelconque de chemin de fer inviter le public à souscrire des actions en l'absence de pareils renseignements au sujet du tracé de la ligne projetée ou des obstacles dont il faudra triompher? L'unique renseignement qui nous ait été fourni, on le tient d'un personnage qui parcourut une faible partie de cette région il y a plus de 200 ans. Il est injuste, il est déraisonnable d'exiger des membres de cette Chambre qu'ils appuient ce projet lorsqu'ils ont si peu de renseignements pour les éclairer. On prétend qu'il se trouve des montagnes de renseignements dans le Livre bleu intitulé : " Le chemin de fer Transcontinental national—ressources du pays ". La lecture de ce livre me fait plutôt dire qu'il ne renferme que des montagnes d'objections. Est-il un membre de cette Chambre qui placerait un seul dollar dans cette entreprise si elle était mise sur le marché? Je ne le crois pas, et cependant on demande au peuple de fournir $150,000,000 ou $170,000,000 pour faire aboutir un projet qui n'est pas suceptible de favoriser les intérêts du pays ; pour faire mousser l'entreprise, on n'hésitera pas à faire peser sur chacun des habitants du Canada, hommes femmes et enfants, une nouvelle taxe de $25.

Rendons-nous bien compte de la gravité de la détermination que nous allons prendre. Toute cette affaire me paraît ressembler trop à un jeu de hasard. Lorsqu'il s'agit de dépenser les deniers publics, les représentants du peuple ne devraient pas, ce me semble, s'en rapporter uniquement au hasard. Pourquoi le gouvernement ne consulte-t-il pas le

peuple à ce sujet? En hommes pratiques, les ministres auraient dû, avant de s'engager dans cette entreprise, faire faire des explorations rapides par des ingénieurs. De cette façon, les membres de la Chambre auraient pu se former une juste opinion par rapport à ce projet. Peut-on s'étonner que les députés de la gauche tiennent à être renseignés avant d'approuver une entreprise dont l'exécution va coûter des sommes énormes? Le parti conservateur ne s'oppose pas à la construction des voies ferrées, ou plutôt il ne s'oppose pas à l'amélioration des moyens de transport. Le parti conservateur a toujours été le parti du progrès ; c'est à lui qu'on doit l'établissement de la confédération et la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, et je suis tout étonné d'entendre des députés de la droite dénoncer un chemin de fer dont la construction a été si heureusement menée à bonne fin par le parti conservateur. C'est encore ce même parti que revient, du moins en très grande partie, le mérite d'avoir fait creuser nos canaux et améliorer nos routes fluviales. Le parti conservateur n'est pas le parti de la destruction, c'est plutôt le parti de la construction et du développement. Dans la présente occurrence, le parti conservateur demande le prolongement de l'Intercolonial jusqu'au littoral du Pacifique.

L'Intercolonial, chacun le sait, est la propriété de l'Etat ; il nous a coûté plus de $70,000,000, et nous voulons le prolonger jusqu'à l'océan Pacifique au lieu de construire une nouvelle ligne qui lui ferait concurrence. Nous aurions ainsi un chemin de fer vraiment national, un chemin de fer appartenant au peuple, un chemin de fer absolument soumis au contrôle du gouvernement et du pays. De cette façon, toutes les provinces du Dominion se trouveraient unies par un puissant lien d'acier; l'union des provinces ne serait pas seulement cimentée comme elle ne saurait jamais l'être autrement, mais on viendrait aussi en aide au Nord-Ouest d'une manière beaucoup plus rapide et plus efficace qu'on ne le pourrait faire à la faveur de l'établissement de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique. Nous doterions le pays d'un chemin de fer national dans l'acception la plus absolue du terme, d'un chemin de fer dont tout le matériel roulant et l'outillage, dont chaque rail, chaque traverse et chaque pied de parcours d'un océan à l'autre seraient sous la surveillance immédiate du gouvernement du Canada ; il n'est pas jusqu'au Pacifique Canadien lui-même, dont les députés de la droite ont si vertement critiqué les tarifs, qui tomberait virtuellement sous le contrôle de l'Etat. Ayant la haute main sur ce chemin—ce qui arriverait naturellement si nous en étions propriétaires—nous serions en mesure de commander à toutes les compagnies dont les réseaux sillonnent le pays en tous sens ; cela assurerait le transport à des conditions raisonnables des produits de l'ouest vers les villes et les ports de l'est. Les transports s'effectueraient aux prix réels de revient.

Pourquoi le gouvernement ne posséderait-il pas un transcontinental ? L'heure n'en est-elle pas venue ? Le peuple ne consentirait-il pas à en payer le coût ? Si l'on songe que le gouvernement est disposé à consacrer $150,000,000 ou $170,000,000 à l'établissement de ce chemin dont il fera présent au Grand-Tronc-Pacifique, et que la Compagnie du Grand Tronc déclare ouvertement qu'elle ne placera pas plus de $15,000,000 dans l'entreprise, n'est-il pas tout naturel que le peuple fasse reproche au gouvernement de ne pas dépenser $15,000,000 de plus afin d'assurer pour toujours à l'Etat la possession et le plein contrôle de cette voie ferrée? Le Grand Tronc prétend que l'établissement de ce chemin de fer ne lui reviendra qu'à $15,000,000. Si le projet est aussi avantageux que les ministres cherchent à nous le faire croire, que ne dépensent-ils $15,000,000 de plus pour assurer au pays l'entière possession du nouveau chemin de fer ? Le gouvernement n'a pas pu faire ressortir les avantages de son projet, tandis que l'opposition a présenté un contre-projet beaucoup plus avantageux sous tous rapports. L'Intercolonial, ce chemin qui nous a coûté au-delà de $70,000,000, on le laisse de côté, on le condamne à végéter. Pourquoi ne le prolonge-t-on pas pour en faire une route susceptible de produire un joli revenu ? Il est bien certain, M. l'Orateur, que si l'Intercolonial était prolongé comme nous le demandons, on en pourrait tirer un revenu considérable. Il est également sûr que le peuple verrait d'un bon œil le prolongement du réseau de l'est. Le gouvernement fait assurément montre d'une grande pauvreté de jugement en construisant une ligne dont le tracé sera, sur un assez long parcours, parrallèle à celui de l'Intercolonial. Le nouveau chemin de fer ne s'éloignera de l'Intercolonial que pour se rapprocher de la frontière américaine qui semble inspirer de si grandes frayeurs à nos honorables amis de la droite. Une fois prolongé comme nous le demandons, l'Intercolonial serait en mesure de transporter le trafic dans tous les centres de l'ouest ; nos produits cesseraient enfin de passer par ls ports américains. A l'heure qu'il est, le Grand Tronc est obligé, dans l'intérêt de ses actionnaires, de faire passer une partie considérable de son trafic par Portland. On ne saurait compter qu'il le dirige vers Saint-Jean et Halifax quand il augmente le chiffre de ses dividendes et de ses revenus. Le gouvernement, en un mot, veut obliger le pays à contribuer $150,000,000 ou $170,000,000 à la construction de ce chemin de fer, tandis qu'une dépense additionnelle de $15,000,000 assurerait à l'Etat l'établissement et la possession d'un chemin de fer allant d'un océan à l'autre. Et puis, en l'absence de toute sorte de renseignements—on sait seulement qu'une rose s'est épanouie au printemps dans cette ré-

gion septentrionale—les ministres ont tracé une ligne imaginaire allant de Moncton à Port-Simpson en passant par Winnipeg. Que les régions qu'elle traverse soient hérissées de montagnes et d'obstacles insurmontables, qu'elles soient habitables ou non, peu importe ! c'est là que devra passer le nouveau chemin de fer. Le gouvernement a résolu de construire cette voie ferrée ; or, comme les ministres sont décidés à jouer leur avenir politique sur cette entreprise, il y a lieu de croire qu'ils engageront le pays dans cette dépense énorme sans ce soucier si le peuple la trouve de son goût ou non. Le présent projet ne fait courir aucun risque à la Compagnie du Grand Tronc. On a beaucoup parlé de la ligne courte de Portland ; je dirai, parlant d'une manière générale, que l'établissement de la nouvelle ligne favorisera les ports américains aux dépens des nôtres. Peut-on s'étonner que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux ait déclaré que la mise à exécution de ce projet serait une faute énorme, une bévue désastreuse d'où il ne pourrait jamais résulter que du malheur pour notre pays ? Ce chemin, le gouvernement ne sait au juste ni où il devra passer ni quel en sera le prix de revient. Est-il étonnant qu'on combatte le projet jusque dans ses moindres détails ? Est-il étonnant que les journaux et la population exigent du gouvernement qu'il agrée la proposition dont il est saisi par rapport au réseau de l'Etat ? Le premier contrat que la Chambre a ratifié n'était pas déjà trop avantageux ; toutes les concessions faites en vertu du nouveau traité sont entièrement à l'avantage de la Compagnie du Grand Tronc, il n'en est pas une seule qui protège les intérêts du peuple. A venir jusqu'à ce jour, le Grand Tronc n'a guère fait de dépenses par rapport à ce projet. Le gouvernement ne ferait-il pas bien de mettre à l'étude la question du prolongement de l'Intercolonial ? Il ne devrait pas rejeter le contre-projet de l'opposition qui est le plus avantageux pour le pays. Cela, le gouvernement le sait aussi bien que nombre de ses partisans. Les ministres ont aujourd'hui l'occasion de cimenter l'union des provinces par un lien qu'elles n'ont pas connu jusqu'ici, de prendre en mains la réglementation des tarifs de transport d'un océan à l'autre et d'immortaliser leurs noms ; en effet, l'histoire dira que ces messieurs n'ont pas hésité à modifier leur attitude parce que l'intérêt du pays le leur commandait. La nation vénérera la mémoire des hommes qui auront eu ce courage.

Les pays étrangers verront avec étonnement le Canada s'élancer dans la voie du progrès, maître et possesseur d'un chemin de fer s'étendant de l'Atlantique au Pacifique. On dira des hommes d'Etat canadiens qu'ils ont foi en l'avenir de leur pays, et au Canada comme à l'étranger, on citera les noms des honorables ministres comme ceux de personnes qui savent prendre à cœur les intérêts les plus chers de leur patrie. Mais quelle

opinion les nations étrangères se feraient-elles de nos hommes d'Etat s'ils refusaient d'entreprendre l'établissement d'un chemin de fer aussi avantageux pour le pays quand ils n'auraient à faire, pour atteindre ce but, qu'une dépense additionnelle de $13,000,000 ou $15,000,000 ? Ils auraient raison, je le crains bien, de les assimiler au personnage qui vendit un jour son droit d'aînesse pour un plat de lentilles. Je conjure donc les ministres, eux qui tiennent en mains les intérêts de six millions de citoyens canadiens et ceux de notre commerce et de notre industrie, dans lesquels des centaines de millions de dollars sont placés, de ne pas laisser s'échapper l'occasion la plus favorable qui se soit jamais offerte de construire un chemin de fer transcontinental dont le pays sera le possesseur et le maître absolu. Si les ministres agréaient le projet de la gauche, l'histoire mentionnerait leurs noms comme ceux d'hommes qui, à une heure solennelle pour leur pays, surent s'élever au-dessus des intérêts mesquins et des préjugés de parti pour adopter une politique susceptible d'assurer à jamais le bonheur de notre nation.

A six heures, la Chambre suspend sa séance.

Reprise de la Séance.

A huit heures, la Chambre reprend sa séance.

BILLS D'INTERET PRIVE.

Bill (n° 47) concernant la Compagnie du chemin de fer Central de Kootenay.—(M. Galliher.)

Bill (n° 64) concernant la Compagnie du pont du détroit de Canso.—(M. Wade.)

Bill (n° 28) concernant la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata.—(M. Malouin.)

Bill (n° 49) concernant la Compagnie du chemin de fer de la baie de James.—(M. McCool.)

Bill (n° 63) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton au lac des Esclaves.—(M. Costigan.)

CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de sir Wilfrid Laurier portant seconde lecture du bill (n° 72) concernant la modification de l'Acte du chemin de fer National Transcontinental.

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe-sud) : M. l'Orateur, après tous les discours prononcés sur ce sujet à cette session-ci et à la dernière, je n'ai pas la prétention de pouvoir rien dire de bien neuf ; je n'ai pas, non plus, l'intention de discuter bien longuement la question qui nous occupe. Au cours d'un débat comme celui-ci, certains faits caractéris-

tiques sont mis en lumière qui attirent particulièrement l'attention. Dans le cas présent, c'est l'attitude silencieuse du gouvernement qui me paraît la chose la plus remarquable. Dans les circonstances un peu difficiles qui s'offrent à eux, je reconnais aux ministres le plein droit de s'accrocher à tout ce qu'ils croient susceptible de les maintenir au pouvoir, et c'est surtout à cela que tend leur politique actuelle. Nul n'est tenu de s'incriminer ; et si les ministres craignent de se mettre en de plus grands embarras en ouvrant la bouche, ils font bien, ma foi, de garder le silence. Quelque blâmable que j'aie pu trouver cette attitude, je n'ai pu m'empêcher, lorsque je suis allé chez moi, l'autre jour, de savoir quelque gré au gouvernement de son mutisme. Nombre de mes commettants et de personnes rencontrées en chemin de fer m'ont affirmé avoir obtenu en une journée, au cours de ce débat, plus de renseignements précis des députés de la gauche qu'ils n'en ont pu obtenir des membres du cabinet pendant toute la durée de la dernière session. Le présent état de choses ne laisse donc pas, en définitive, d'offrir quelque dédommagement.

Pas n'est besoin de dire que je suis opposé au projet tel que modifié. Je l'ai combattu tel qu'il était en 1903 ; si je le croyais alors préjudiciable aux intérêts du pays, je le crois encore moins acceptable aujourd'hui. Il semblerait donc qu'après avoir combattu le projet en sa forme première, et il ne fût pas nécessaire de prendre la parole pour dire que j'y suis toujours opposé. Il y a un an, alors que la question n'avait pas encore pris l'importance qu'on lui accorda plus tard au cours de l'année 1903, ni celle qu'elle a aujourd'hui, la Compagnie du Grand Tronc a publié, sous le titre de " Faits ", une brochure bourrée de données ; prenant ces données pour exactes, j'ai fait une estimation du prix de revient du nouveau chemin de fer, et je suis arrivé à un résultat qui excède assez sensiblement les prévisions faites à la dernière session. Depuis, j'ai eu le temps de réfléchir, et en tenant compte des charges nouvelles qui sont imposées en vertu des présentes modifications, je ne crains pas de dire que l'entreprise nous reviendra, une fois complétée, à pas moins de $200,000,000.

Je ne crois pas qu'on puisse ruiner le Canada en l'accablant d'une dépense de $200,000,000, mais je suis persuadé qu'un tel fardeau est de nature à entraver sa marche dans la voie de la prospérité. Le plus malheureux, c'est que nous nous mettons à la merci des compagnies du Grand Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique, desquelles il n'est exigé aucune garantie. On les met en mesure de diriger notre trafic, si tel est leur bon plaisir, vers des ports étrangers, et cette circonstance est beaucoup plus sérieuse que la dépense qu'entraînera la mise à exécution du projet. On nous lie par un contrat beaucoup plus dangereux que celui que le gouvernement avait conclu avec MM. Mackenzie et Mann par rapport au chemin de fer du Yukon. La même cause devra être suivie des mêmes effets.

Invité l'année dernière à en appeler au peuple sur cette question, le gouvernement prétexta qu'il ne pouvait différer davantage, que le contrat ne souffrait pas de délai et qu'un retard pourrait avoir des conséquences funestes. Il n'a cependant rien fait depuis la dernière session, il n'a pas pris la moindre mesure dans le but de hâter la construction de cette ligne. Un appel au peuple n'eût rien retardé, surtout si le pays se fût prononcé en faveur du projet.

Le peuple a droit d'exiger que cette question soit débattue devant lui, qu'on lui donne l'avantage de délibérer et de voter avant de s'engager dans une aussi vaste entreprise ; et si, après s'être renseigné de la sorte, le peuple se prononçait en faveur du projet, je cesserais volontiers de m'y opposer. Mais dans l'état actuel des choses, advenant la défaite du gouvernement à la prochaine élection, notre situation serait en tous points semblable à celle que nous fit le contrat Mackenzie et Mann ; le gouvernement fut-il littéralement écrasé, nous serions tenus, grâce à l'obtination et à la folie de la présente administration, de payer de fortes sommes pour remettre le peuple en pleine possession de ses moyens de transport.

Ce qui a surtout frappé le peuple l'an dernier, c'est que celui-là même que l'on aurait dû consulter, le ministre des Chemins de fer, fut tenu dans l'ignorance la plus complète du projet du gouvernement. Ce fait est très significatif, et il semble que le gouvernement adopte la même attitude à l'égard du chef actuel de ce ministère (M. Emmerson). Mais ce qui me paraît encore beaucoup plus grave que l'exclusion du ministre des Chemins de fer, c'est qu'on s'est abstenu de consulter le peuple, c'est que le gouvernement n'a saisi la Chambre de son projet qu'après s'être formellement lié par un contrat. Signé par le gouvernement et les autres parties le 29 juillet 1903, le contrat fut soumis à la Chambre le 30 des mêmes mois et an. Et quelle fut la conséquence de l'attitude prise par le gouvernement ? Lorsque les représentants du peuple voulurent discuter l'affaire, on leur fit observer que le contrat étant signé de part et d'autre, il n'était plus possible d'y apporter la moindre modification.

Quelle est la ligne de conduite honnête que le gouvernement aurait dû adopter durant la dernière session ? La ligne de conduite franche et honnête eut été d'informer le Grand-Tronc-Pacifique, ou le chemin de fer du Grand Tronc, que les conditions auxquelles il consentait à construire le chemin devaient être d'abord soumises au parlement avant que le gouvernement put y consentir. Puis nous aurions pu avoir une discussion libre de toute la question, la compagnie du chemin de fer eut été informée du ton de la discussion, les négociations eussent pu être continuées durant le session, et lorsque la Chambre eut été prête à voter sur la mesure,

nous aurions eu une convention à laquelle les deux partis auraient donné leur consentement. Nous aurions eu d'une part ce que la compagnie aurait consenti à accepter, et d'autre part ce que le gouvernement eut consenti à donner ; en conséquence, nous aurions pu avoir une convention toute prête et obvier à la nécessité de convoquer une session extraordinaire dans l'unique but de servir les intérêts des gens du Grand Tronc. Cette ligne de conduite n'a pas été adoptée.

Mais il s'est présenté une autre occasion dont le gouvernement aurait pu profiter pour se justifier aux yeux du peuple, et c'est lorsque le Grnad-Tronc-Pacifique a déclaré qu'il n'était pas prêt à remplir les conditions de la convention qu'il avait préalablement conclues. C'était alors le temps pour le gouvernement de se justifier et d'obtenir de la compagnie quelques concessions équitables en vertu de celles qu'il demandait. De plus, le gouvernement n'aurait pas dû s'engager en ce qui concerne la convention supplémentaire avant d'avoir consulté l'opinion de la Chambre ; et je présume que lorsque nous discuterons ce contrat en comité, nous aurons à lutter contre la même difficulté que celle que nous avons éprouvée l'an dernier. On nous dira : Voici une convention signée par la compagnie, telles sont les conditions que nous avons obtenues du chemin de fer du Grand Tronc, et ces conditions ne sauraient être modifiées en aucune manière.

Si je ne me trompe, le gouvernement a eu alors une autre occasion d'obtenir une garantie absolue quant aux prix de transport, et il l'a laissé s'échapper. Il avait l'occasion de lier, non seulement le Grand-Tronc-Pacifique, mais encore le chemin de fer du Grand Tronc, mais il a négligé de profiter de cette occasion. Il aurait pu obtenir du Grand Tronc l'engagement absolu non seulement d'acquérir, mais encore à acheter et de payer $25,000,000 de capital-actions et de les détenir conformément aux termes du marché primitif, et ce qui est le plus important, il aurait pu obtenir une garantie absolue que cette route aurait été, de fait comme en théorie, une route exclusivement canadienne, une grande voie nationale, et que l'on ne permettrait pas aux intérêts hostiles du Grand Tronc de prévaloir et d'empêcher le transport des produits de l'ouest aux ports canadiens.

A plusieurs reprises on a demandé au gouvernement de citer une seule concession qui ait été obtenue en faveur du peuple canadien, comme prix des avantages additionnels donnés au chemin de fer du Grand Tronc par le contrat supplémentaire. Impossible d'en indiquer une seule. Qui est responsable de cela ? Le ministre actuel des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Emmerson) ne semble pas enclin à en assumer la responsabilité. Ou il ne veut pas se prononcer, ou on ne veut pas le laisser faire.

Je suis porté à croire que cet honorable ministre ferait immédiatement face à la musique si le gouvernement lui permettait de le faire et que, de même que l'on s'est efforcé de museler l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Blair) on empêche aujourd'hui le ministre des Chemins de fer (M. Emmerson) d'ouvrir la bouche au sujet de cette question. Peut-il y avoir une position plus humiliante pour un ministre des Chemins de fer ou pour tout autre ministre de la Couronne, que celle qui résulte du fait qu'on l'empêche de traiter une question qui appartient spécialement et particulièrement à son ministère ? Quelqu'un a dit aujourd'hui qu'on l'a étiqueté " ministre des Chemins de fer " afin de lui permettre de signer le contrat, et c'est à peu près là la position qu'il occupe. Le ministre actuel des Chemins de fer a jusqu'à un certain point les sympathies de la gauche en cette Chambre et, bien que le très honorable chef du gouvernement ne nous ait pas traités, nous les membres de l'opposition, avec toute la considération que nous étions en droit d'attendre de sa part, et qu'il nous a témoignée en d'autres occasions, je crois que lui aussi a droit à notre sympathie.

J'ignore jusqu'à quel point ce qui s'est passé hier soir indique qu'il y a bisbille dans le camp et qu'il y a danger de voir le très honorable premier ministre abandonné de ses soldats. Mais nous sommes en présence de ce fait que, l'an dernier, le très honorable premier ministre a pu présenter cette mesure par un discours qui, s'il manquait de raisons probantes, raisonnait allégrement, du moins, comme si le très honorable ministre eût été sûr d'avoir dans une grande mesure l'appui de ses partisans en cette Chambre, et les applaudissements qui ont accueilli ses paroles ont dû lui procurer une certaine satisfaction en cette circonstance. Mais établissez le contraste entre sa manière d'alors et la manière dont il a parlé au cours du présent débat ; comparez ces applaudissements à la désertion presque complète de son cabinet au moment actuel.

En lui offrant nos sympathies, nous ne pouvons cependant pas oublier la manière dont ce très honorable ministre a traité son collègue l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Blair) il y a un an seulement, et nous ne pouvons oublier non plus l'attitude du très honorable ministre lorsqu'à une séance du conseil, sachant que l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Blair) était opposé au projet, il a participé à la demande faite à ce monsieur, de tâcher au moins de le faire adopter à la Chambre et, s'il ne voulait pas l'appuyer ouvertement, de s'abstenir, au moins, de le combattre. Je crois qu'il s'écoulera beaucoup de temps avant qu'un autre ministre de la Couronne occupe une position aussi humiliante que celle dans laquelle s'est trouvé le très honorable premier ministre en cette circonstance.

Je sais que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) en une occasion subséquente, a expliqué que ce n'est pas le très honorable premier ministre lui-même qui a

fait cette proposition que je ne saurais qualifier autrement qu'en disant que c'était une proposition infâme, mais le fait reste acquis que lorsque cette proposition infâme a été faite, le très honorable ministre était là et qu'il ne l'a pas condamnée, et comme chef du gouvernement il en est responsable tout autant que n'importe quel membre de son cabinet. Bien que tous les collègues du très honorable ministre furent présents en cette Chambre lorsque cette affaire a été d'abord rendue publique pas un seul d'entre eux ne s'est levé pour dire que c'était lui-même et non le très honorable chef du gouvernement qui avait fait la proposition. Ils se sont contentés de le laisser condamner. N'ai-je donc pas le droit de dire qu'il doit exister un sentiment de sympathie envers le très honorable ministre à cause de ce qui a été démontré par M. Blair et à cause de la désertion dont le très honorable ministre a été l'objet de la part de ses collègues?

Nous sommes témoins en cette Chambre de singulières inconséquences. Je rappellerai l'emphase, l'indignation et l'horreur avec lesquelles le très honorable premier ministre et le ministre des Finances se sont exprimés l'autre jour, au sujet de l'acte qu'ils ont reproché à l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden). Ils étaient si soucieux de l'honneur du parlement qui, prétendaient-ils, avait été terni par l'acte de l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden). Cela me rappelle l'anecdote que l'on raconte au sujet du gentilhomme français qui, en écoutant aux portes, avait découvert l'endroit où un précieux trésor était caché. Il ne se faisait aucun scrupule de s'approprier ce trésor et par une nuit sombre il se rendit à l'endroit ou le trésor était enfoui. Une fois sur les lieux, il se rappela qu'il n'avait ni pic ni bêche pour exhumer le trésor, et il éprouva les plus humiliantes et les plus vives tortures morales en songeant que lui, un gentilhomme de si haute lignée, allait être obligé de s'avilir au point de voler un pic et une bêche ; mais il n'éprouvait aucun remords à voler le trésor enfoui dans le sol. L'anxiété de l'honorable ministre est quelque chose de ce genre. Il a—dans le sens politique—dérobé des millions au peuple canadien. Il a engagé le crédit du pays et n'a reçu en retour aucune valeur convenable ; il a formé une société avec la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc, et il est aujourd'hui l'associé de cette compagnie, bien que cette société ne soit pas dans l'intérêt du Canada, mais soit dans l'intérêt de la Compagnie du Grand Tronc. Cela n'offusque pas le moins du monde le sens de l'honneur chez le très honorable premier ministre ; mais si nous, de la gauche, en combattant pour les droits du peuple, nous obtenons possession d'un document qui répand des flots de lumière sur la question, qui fait voir les mobiles cachés de la transaction ; si nous nous en servons dans l'intérêt du peuple canadien, il est tout scandalisé.

Pour ma part, je n'hésite pas le moins du monde à me servir de ce document. Plusieurs exemplaires de ce document avaient été imprimés et distribués aux membres du gouvernement et je n'hésiterais pas à m'en servir pour sauvegarder les intérêts du peuple canadien.

Il y avait nécessité urgente en 1903, s'il faut encrore le très honorable premier ministre. Il y avait deux raisons pour cette urgence. L'une était l'accumulation des produits de l'ouest. On a démontré à maintes reprises l'an dernier que la seule difficulté provenait de l'insuffisance du matériel de roulement du chemin de fer Pacifique Canadien, et que, si ce chemin de fer était aussi bien outillé que le Grand Tronc et l'Intercolonial il n'y aurait pas d'accumulation dans l'ouest. Mais maintenant, il n'y a plus pareille urgence et une prolongation de délai, de trois ans, a été accordée dans le cas de la division occidentale. Il est évident que la division orientale ne sera pas parachevée très rapidement, sans quoi nous ne verrions pas la disposition, dans le contrat modifié, donnant aux commissaires le droit d'affermer une partie du chemin avant que le reste soit terminé.

Qu'il me soit permis de dire ici que non seulement c'est là un indice que le gouvernement commence probablement à s'apercevoir des singulières difficultés qu'il aura à surmonter dans la construction de la section orientale, et qu'il n'a peut-être pas l'intention de construire la section orientale à l'est de North-Bay, mais cela nous offre de plus un indice de ce que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a précisément l'intention de faire. Ce que l'on a évidemment l'intention d'entreprendre à l'heure qu'il est, c'est la construction de la partie nécessaire de ce qu'on nommera section orientale ; la partie située entre North-Bay et Winnipeg est la seule partie que le gouvernement ait l'intention de terminer et la seule partie que la compagnie de chemin de fer consente à exploiter, et lorsqu'elle sera terminée, le gouvernement louera cette partie à la compagnie de chemin de fer et il s'écoulera de longues années avant que l'on entende de nouveau parler d'un chemin de fer transcontinental. Mais la grande nécessité urgente, dont le très honorable ministre a parlé avec tant de conviction, et au sujet de laquelle, il a fait l'an dernier une péroraison qui était une véritable invocation, était la crainte de l'abrogation du privilège de transit. Il craignait qu'il ne fut déjà trop tard. Il a fait de cela le point capital sur lequel il a basé son argumentation. C'était là, entre toutes, la raison pour laquelle il a décidé de mettre immédiatement à exécution son grand projet transcontinental. "Dieu veuille," a-t-il dit, "qu'il ne soit pas déjà trop tard." Il a démontré en phrases très bien tournées, en termes très éloquents, que ce n'était pas une affaire que l'on pouvait remettre au lendemain, que c'était une question immédiate, une question

d'aujourd'hui, de l'heure actuelle, du moment actuel. Eh bien ! qu'est-il arrivé? Nous sommes en présence de ce fait que lorsque le très honorable ministre a présenté son projet amendé, dont chaque article avait été par ses soins précédé d'une préface sous forme d'une copieuse apologie, il n'a pas dit un seul mot du privilège de transit, parce qu'il sait que la question du privilège de transit a été écartée non seulement par le bon sens de ses propres partisans, mais par le pays en général dès qu'il eût exprimé ses craintes à la dernière session du parlement.

En la présente occasion, il n'ose pas le moins du monde appuyer sa cause sur la la question du privilège de transit. Le très honorable ministre devait savoir alors, comme tout homme public du Canada doit savoir, que le maintien du privilège de transit est tout aussi important pour les commerçants des Etats-Unis que pour les habitants du Canada. Qu'on aille à la Bibliothèque chercher les livres qui, à la dernière session, ont été lus à mon très honorable ami et l'on y trouvera les déclarations des hommes les plus distingués et les plus influents des Etats-Unis, appuyant ceux qui ont fait partie du comité nommé pour s'enquérir de ces relations commerciales, tous d'accord, ne faisant pas un secret de la chose, mais déclarant à la face de l'univers que le peuple des Etats-Unis a autant besoin du Canada que le Canada a besoin des Etats-Unis pour le maintien du privilège de transit.

Je veux déclarer ici, dès maintenant, que soit en matière de privilège de transit, soit en toute autre matière, le Canada doit s'affirmer. En fait de relations commerciales, le pays a démontré que, lorsque le Canada s'en tient à ses droits et prend une attitude courageuse en face des Etats-Unis, c'est alors que les Etats-Unis commencent à nous respecter, à venir nous demander des conditions équtables et à nous offrir en retour des conditions également équitables. Voyons la question de la réciprocité telle qu'elle se présent aujourd'hui, comparons-la à c qu'elle était il y a quelques années et l'on admettra qu'il y a là une preuve abondante de ce que j'avance. Il nous suffit de réclamer nos droits pour apprendre au peuple américain que, tout en désirant vivre en relations amicales avec lui sous tous les rapports, nous sommes cependant un peuple qui se respecte, un peuple très capable de maintenir ses droits et un peuple résolu à défendre ses droits envers et contre tous.

J'ai dit, il y a un instant, que le très honorable ministre, en présentant le projet contenant ces amendements, l'a présenté avec force apologies, et je crois qu'en agissant ainsi, il n'a fait que ce qu'il devait faire. Il y a un an le très honorable ministre a assuré à la Chambre, sans y avoir assez réfléchi, à mon avis, que ce projet était très avantageux aux intérêts du peuple canadien, et qu'il coûterait seulement treize millions en argent ; pas douze millions et demi, ni treize millions et un quart, mais exactement treize millions de dollars. Le très honorable ministre avait calculé cela à une fraction près. L'honorable ministre des Finances (M. Fielding) a parlé peu après. Il s'était procuré les services d'un actuaire ; il avait calculé avec soin et il y avait mis beaucoup plus de précision. Il n'a pas arrondi cela en beaux millions nettement définis comme ceux du très honorable chef du gouvernement ; il a donné les fractions : tout juste tant de millions, tant de mille, tant de dollars et tant de cents. Mais son estimation était de $6,000,000 plus élevée que celle du très honorable chef du gouvernement. Aujourd'hui, le très honorable chef du gouvernement nous dit que certaines concessions d'ordre secondaire sont demandées par la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc. Qu'il me soit permis de dire ici que je ne comprends pas exactement sur quelle base la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc s'appuie pour demander quoi que ce soit. La Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc n'a passé aucun contrat avec le Canada. Elle ne fait aucune promesse. Elle ne se soumet à aucune obligation. Elle ne fait pas partie de la compagnie avec laquelle nous sommes en négociations. Il nous faut nous en tenir—que les honorables ministre retirent leurs paroles de la dernière session comme ils l'entendent—à la convention ou au contrat conclu avec la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique et avec cette compagnie seule.

Comment se fait-il que la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc demande des conditions ? Où prend-elle le droit de tenir une assemblée à Londres, en Angleterre, pour dicter au Canada le programme qu'il doit suivre ? Où les directeurs du Grand Tronc prennent-ils le droit de dire à leurs actionnaires qu'ils ont forcé le gouvernement du Canada à entrer en société avec eux ? En somme, c'est là un procédé très extraordinaire. Laissant de côté toutes les subtibilités, tout homme qui envisage cette affaire au simple point de vue pratique doit en arriver à la conclusion qu'il n'aurait pu rien arriver de plus regrettable que de voir le chemin de fer du Grand Tronc traiter ostensiblement avec le gouvernement, tandis que c'est réellement au Grand-Tronc-Pacifique que nous avons affaire, et de qui nous obtenons des garanties—si nous avons réellement des garanties.

Je crois que l'opinion générale en Canada est que si le gouvernement avait cherché par tout le Dominion une compagnie pour conclure un contrat, il n'aurait pu trouver une seule compagnie dont les intérêts fussent plus diamétralement opposés aux intérêts du peuple canadien que cette même Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc. Je n'ai rien à dire contre la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc. Je suis heureux de la louer pour tout ce qu'elle a fait pour développer ce pays ; mais je dois en même temps déclarer ici que le Canada jusqu'à présent a donné au chemin de fer du Grand

Tronc l'équivalent complet de tout ce qu'il a pu faire. Je dis que le gouvernement du Canada ne pouvait faire rien de plus dangereux que de conclure un contrat avec une compagnie de chemin de fer dont les têtes de lignes sont aux Etats-Unis; une compagnie dont les intérêts sont centralisés aux Etats-Unis ; une compagnie qui a construit, au prix d'énormes dépenses, des installations terminales à Chicago d'un côté et à Portland de l'autre côté; en une compagnie qui doit nécessairement, pour son propre avantage, s'efforcer de détourner le commerce des voies canadiennes pour le diriger vers les routes des Etats-Unis. Le gouvernement actuel peut croire aujourd'hui qu'il peut imposer cette mesure et faire fi de nos avertissements, mais j'ose affirmer sans crainte qu'il ne s'écoulera pas un grand nombre d'années avant que le peuple canadien ait compris que nous accordons au chemin de fer du Grand Tronc une influence des plus dangereuses sur les destinées du Canada et qu'il faudra racheter cette influence moyennant un prix énorme payé par notre population. Il fut un temps où nous avions l'habitude de plaisanter en qualifiant de maître de l'administration l'ex-ministre des Travaux publics (M. Tarte), mais il s'est produit un changement, et, en parcourant aujourd'hui les discours de M. Hays et de sir Rivers-Wilson, le peuple du Canada doit s'apercevoir que nous avons de nouveaux maîtres de l'administration et que, de fait, c'est la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc qui trace la ligne de conduite que le pays doit suivre en ce qui concerne le chemin de fer Transcontinental.

On a fait d'énormes concessions au chemin de fer du Grand Tronc. L'étude de la correspondance entre la compagnie et le gouvernement porte à croire que l'unique raison pour laquelle le gouvernement n'a pas accordé davantage au chemin de fer du Grand Tronc, c'est que le chemin de fer du Grand Tronc n'a pas demandé plus. Il n'y a rien pour le Canada, tout est pour la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc. Le très honorable ministre peut croire qu'il est très convenable de donner cette richissime entreprise au chemin de fer du Grand Tronc, mais le peuple canadien comprend que c'est là un gaspillage effréné de ses ressources, et il y a dans le conseil des ministres des hommes qui, s'ils osaient parler, condamneraient ce projet avec autant de vigueur que je le condamne moi-même. Cela étant, le très honorable ministre ne sera pas aussi fier de ce projet lorsqu'il se présentera devant les électeurs du Canada.

Lorsque le très honorable ministre a présenté son bill l'an dernier, il l'a introduit avec un grand bruit de trompettes et l'a appuyé d'un discours qui contenait des mots et rien que des mots, mais je puis lui dire que le verdict du peuple du Canada est que cette mesure a été conçue et préparée en grande partie dans le but de placer le très honorable ministre, si cela était possible, sur le même rang que le plus grand homme qui ait jamais occupé une position dans la vie publique canadienne: le très honorable sir John Macdonald. Le peuple du Canada croit que ce projet a été imaginé, plutôt dans le but de grandir l'importance du premier ministre lui-même que dans le but de favoriser les véritables intérêts du pays.

Mais, M. l'Orateur, cette compagnie de chemin de fer, non contente d'avoir obtenu des avantages aussi signalés du gouvernement fédéral, en a recherché d'autres de la part du gouvernement d'Ontario. Avons-nous deux grands partis libéraux en ce pays; l'un qui condamne les concessions de terres destinées à subventionner les chemins de fer; l'autre qui donne sans compter à ces compagnie les terres qui appartiennent au public ? Le gouvernement d'Ontario a oublié les engagements pris par le gouvernement fédéral à ce sujet et, outre qu'il donne à cette compagnie $400,000 en argent pour un embranchement devant relier Port-Arthur au chemin de fer Transcontinental à l'est de Winnipeg, il lui a livré 6,400 acres par mille pour 200 milles, soit en tout 1,280,000 acres de l'héritage du peuple de la province, tout cela pour détourner notre commerce canadien vers les ports américains.

Où sont les principes si vantés du grand parti libéral du Canada, lorsque nous constatons qu'ici, à Ottawa, ces messieurs proclament un principe tandis que leurs amis et partisans en proclament un autre dans Ontario ? M. l'Orateur, cela ressemble beaucoup à la façon d'opérer de ces messieurs, afin de s'aider les uns les autres en tout et partout. Dès que l'une des parties se trouve dans l'embarras, il lui vient du secours de la part de l'autre partie. Prenons comme exemple le cas de M. Jackson. Il est devenu si notoire que, bien que je ne voudrais pas me servir du langage insultant dont s'est servi l'autre soir le très honorable premier ministre au sujet du parti conservateur, bien que je ne voudrais pas dire que M. Jackson soit conspué par tout le monde, je dirai qu'il s'est rendu coupable de menées si corruptrices et si abominables que les juges de nos cours ont parlé de lui en termes qui n'auraient pu être plus sévères s'ils eussent été à l'adresse du plus grand criminel du pays.

Le gouvernement d'Ontario, se sentant chanceler sur le bord de l'abîme, s'efforce de se maintenir au pouvoir au moyen de stratagèmes frauduleux. Il n'a pas osé braver l'opinion publique au point de nommer ce criminel, Jackson, à un emploi public ; mais il comptait sur ses amis en cette Chambre, qui ont été scandalisés en entendant lire le mémoire de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Il a effectué un compromis avec ces honorables députés et a obtenu d'eux la nomination de M. Jackson à un bon emploi lucratif au service de la Couronne. Il l'a fait envoyer dans la Grande-Bretagne. M. Jackson offre un bel exemple, un exemple bien consolant, une belle leçon de choses au peu-

ple de la Grande-Bretagne, en ce qui concerne le caractère des habitants de notre pays—M. Jackson, le criminel, envoyant des immigrants en ce pays et payé par le gouvernement actuel !

A propos de ce mémoire de M. Blair, il n'est guère étonnant que le gouvernement ait été quelque peu indigné du fait que ce document a été livré au chef de l'opposition. Le très honorable chef du gouvernement a déclaré à maintes reprises—je crois qu'il a dû inventer cela de toute pièce car il n'a pu le prouver et il se trouve que cette déclaration n'est pas conforme aux faits—que M. Blair était aussi hostile au projet proposé par le chef de l'opposition qu'au projet proposé par le gouvernement. Que dit M. Blair dans son mémoire ? Ce mémoire a été ouvert et livré aux membres du cabinet le 10 ou le 12 de décembre 1902. Il préconise dans les termes les plus formels l'adoption, dans une mesure limitée, d'un système en vertu duquel les chemins de fer deviendraient propriété de l'Etat ; il préconise le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne et plus tard jusqu'au littoral du Pacifique. Quelle différence y a-t-il entre ce projet et le projet proposé par l'honorable chef de l'opposition ? Lorsque le très honorable premier ministre est forcé dans ses derniers retranchements, lorsqu'il ne sait plus comment se défendre, que fait-il ? Il trouve un entrefilet dans le "Chronicle" de Halifax ou dans quelque autre journal des provinces maritimes, lequel cite une déclaration de M. Blair ; et que dit M. Blair ? Il dit ceci et rien de plus : qu'il est opposé à la construction immédiate de ce chemin.

Sur ce point, il n'est pas tout à fait en harmonie avec l'honorable chef de l'opposition. Or, nous ne sommes prêts à céder le pas à M. Blair ni à aucun autre réformiste du pays au sujet du développement du pays. Les conservateurs du Canada ont toujours été les pionniers du développement de notre grand pays. Ils ont toujours eu foi en l'avenir du pays et ont toujours cru à ses magnifiques perspectives. C'est le parti conservateur qui a d'abord lancé le pays dans la voie de la prospérité, et je crois qu'il sera bientôt au timon des affaires et qu'il saura conduire le pays vers une ère de prospérité encore plus grande.

Je veux signaler une phrase significative contenue dans ce mémoire de M. Blair, qui aurait dû être un avertissement pour le gouvernement ; c'est la phrase dans laquelle M. Blair insiste expressément et énergiquement auprès du gouvernement, ayant évidemment un pressentiment de ce que le gouvernement était sur le point de faire—pour le dissuader de conclure un contrat avec la compagnie dont les intérêts sont en désaccord avec ceux du peuple du Canada. C'est là précisément ce que le gouvernement a fait. C'est exactement ce qu'il a fait malgré l'avertissement de M. Blair, et lorsque toute cette affaire sera mieux connue qu'elle ne l'est aujourd'hui, je crois que la démission de M. Blair offrira des aspects comme on n'en a pas encore vus jusqu'à présent, en ce qui concerne l'hostilité du cabinet envers lui et la manière dont il a été traité.

Encore un mot au sujet de la question des chemins de fer de l'Etat. Il est probable que le peuple du Canada n'en est pas arrivé à la conviction que tous les chemins de fer du Canada devraient être propriété de l'Etat. Mais je crois qu'il existe aujourd'hui une opinion universelle à l'effet qu'une grande voie ferrée, assez puissante pour règlementer les prix, pour faire une concurrence suffisante au chemin de fer Canadien du Pacifique ou à toute autre ligne rivale, devrait être possédée et dirigée par le gouvernement. Que ce principe soit ou non sain en lui-même, nul homme qui examinera cette question sans préjugé, telle qu'elle se présente aujourd'hui à la lumière des amendements qui ont été faits au contrat, à la lumière des déclarations qui ont été faites par sir Charles Rivers-Wilson et M. Hays à l'assemblée des actionnaires, et à la lumière du fait que le maximum de la somme que le Grand-Tronc-Pacifique mettra dans cette entreprise ne dépassera pas $14,500,000, tandis que nous y mettons probablement $160,000,000—nul homme qui examine cette question, quelle que soit son opinion sur l'opportunité pour l'Etat de devenir propriétaire des voies ferrées, ne peut s'empêcher de songer que c'est une mesure dangereuse de la part du gouvernement que de lier notre pays à la mise à exécution d'un projet en vertu duquel nous n'aurons aucun contrôle sur le choix des routes par lesquelles devront passer les marchandises. Ces deux points une fois admis, puisque nous mettons dans cette entreprise une somme d'argent aussi énorme, pourquoi ne pas aller un peu plus loin et payer ces $14,500,000 ou $15,000,000, afin que ce chemin soit dirigé et utilisé par le peuple du Canada comme une grande ligne véritablement transcontinentale ?

Je n'ai pas l'intention d'examiner plus longuement cette question. Le gouvernement a le pouvoir de mettre le projet à exécution. Il peut, comme il l'a fait à la dernière occasion, imposer l'adoption de la mesure sans amendement. J'ignore quels sont les amendements qui seront proposés. Mais comme tous devraient avoir à cœur les mêmes intérêts, c'est-à-dire les intérêts les plus chers du Canada, en ce qui concerne une question d'une importance aussi sérieuse dans ses résultats, j'insiste auprès du gouvernement, même à cette date avancée, pour qu'il considère s'il ne ferait pas bien d'affirmer un peu d'indépendance vis-à-vis de la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc et de lui dire : Nous ne sommes pas entièrement sous votre dépendance; nous représentons un grand peuple ; vous représentez une grande compagnie; nous défendrons les droits de notre peuple ; vous pouvez défendre les droits de votre compagnie ; et plutôt que de nous soumettre à vos exigences actuelles, nous allons nationaliser ce projet ; comme nous sommes obli-

gés de construire la partie est, la partie difficile, et comme vous n'entreprenez de construire qu'une petite section dans la prairie et dans les montagnes, nous allons dépenser quelques dollars de plus, nous allons construire toute la linge et l'Etat en sera propriétaire et l'exploiter au profit du peuple.

M. E. B. OSLER (Toronto-ouest) : C'est la première occasion, M. l'Orateur, qui me soit offerte de remercier le très honorable premier ministre des paroles bienveillantes et courtoises dont il s'est servi à mon sujet l'autre soir ; et si je n'étais convaincu qu'il est de mon devoir de lui exprimer ma reconnaissance, je ne prendrais pas la parole en cette Chambre en cette occasion. En mon absence, le très honorable premier ministre a parlé de moi en des termes qui exprimaient plutôt le chagrin que la colère. Il a dit: " Mon honorable ami de Toronto-ouest, que je regrette de ne pas voir à son siège ".—J'avoue franchement, M. l'Orateur, que je ne suis pas ici aussi souvent que je devrais y être, mais je crois pouvoir prétendre avec assez de raison, que je suis ici plus souvent et plus longtemps à la fois qu'aucun ministre de la Couronne à l'exception du très honorable premier ministre, et assurément, s'il y a une occasion où il est du devoir des ministres d'être présents, c'est bien lorsque la Chambre discute le présent bill.

Comme je l'ai dit, le très honorable premier ministre, en parlant de moi, sur un ton de regret plutôt que de colère, a déclaré ceci :

Mon honorable ami de Toronto-ouest, que je regrette de ne pas voir à son siège, a cru améliorer les choses en faisant imprimer ce rapport et le faisant distribuer parmi la députation. Mais je suis sûr qu'il serait le premier à reconnaître qu'en cela il s'est trompé.

Je suis loin de le reconnaître.

L'honorable député de Toronto-ouest est un de ces hommes que sir Walter Scott, dans un passage célèbre, décrit comme " monied men and ownied men „.

Le premier ministre voudra-t-il dire où se trouve ce fameux passage ? Je connais assez les œuvres de sir Walter Scott, sans vouloir me poser en autorité, et je n'ai pu y trouver ce passage.

Une VOIX : De quel sir Walter Scott parlez-vous ?

M. OSLER : Veuillez ne pas m'accuser de faire allusion au Walter Scott partisan du très honorable premier ministre.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député me demande de lui indiquer où se trouve ce passage, et je vais le faire tout de suite. Qu'il se reporte à un ouvrage publié récemment par M. Hutcheson, si je ne me trompe, une nouvelle série de lettres écrites par sir Walter Scott ; il y trouvera une lettre écrite par lui vers 1808 ou 1809, dans laquelle il dit qu'on l'a fait directeur d'une société d'assurance et qu'en cette qualité il a été invité à prendre part aux délibérations du bureau. Un des membres du bureau demanda que le compte rendu des délibérations fut publié, et sir Walter Scott s'y opposa. Et dans cette lettre, il parle de " monied men and ownied men," et par "ownied men" il désigne des propriétaires terriens.

M. OSLER : Je pensais bien que le très honorable premier ministre se mettrait à découvert. Il a parlé d'un passage célèbre de sir Walter Scott, et il se trouve que ce passage célèbre en est un qui vient d'être publié. On le trouve reproduit dans les lettres de sir Walter Scott, publiées dans le " Century Magazine " en 1903, pour la première fois, et qui n'ont pas encore été réunies en volume. Le passage n'est pas célèbre, le premier ministre en a fait la trouvaille en se délectant à la lecture des lettres de sir Walter Scott qui sont très agréables à lire ; mais on me permettra d'observer que le passage n'est pas encore fameux parce qu'il n'y a pas plus d'un an qu'il a été publié, que peu de gens ont eu occasion de le voir et que le très honorable premier ministre ne l'a découvert que par hasard.

Le très honorable premier ministre a déclaré qu'en ma qualité de directeur d'une grande compagnie, je devrais déplorer d'avoir mis au jour le compte rendu sténographique de l'assemblée des actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc. Sans doute, on ne saurait s'attendre à ce que le très honorable premier ministre fasse montre de grandes connaissances en affaires. Il serait, j'imagine, le dernier homme de la Chambre à s'attribuer quelque expérience ou connaissance de ces matières. On le respecte à cause de ses talents et de ce qu'il a fait dans d'autres carrières, mais non pas certainement à cause de ses aptitudes pour les affaires. Qu'on me permette de dire que les assemblées des actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc sont absolument publiques. A ces assemblées, il se trouve, en règle générale, peut-être de dix à vingt sténographes envoyés par les principaux journaux de finances de Londres. Il en est ainsi pour toute assemblée d'une compagnie importante. Les journaux envoient leurs sténographes, et d'autres sténographes font profession de préparer le compte rendu textuel de ces assemblées. Ces comptes rendus sont d'un grand avantage et d'une grande commodité. Ces assemblées ne sont pas du tout secrètes ; tellement que tout journal en Angleterre a le droit de publier le compte rendu textuel des assemblées générales du Grand Tronc si son rédacteur est d'avis que cela peut intéresser ses lecteurs. Et si vous prenez la peine de compulser les liasses des journaux anglais, vous constaterez que dans tous il se trouve un compte rendu plus ou moins détaillé des délibérations de chacune de ces assemblées quand cela peut intéresser les parties du pays où se publient ces journaux. Il n'y a qu'un journal en Angleterre, à ma connaissance, qui ait publié un compte ren-

du virtuellement complet de l'assemblée des actionnaires du Grand Tronc ; mais s'il avait connu que le public canadien s'intéressait à ce point aux questions débattues dans cette assemblée, tous les journaux de finances en auraient donné le compte rendu textuel. Le très honorable premier ministre déclare qu'en ma qualité de directeur d'une grande compagnie, je dois savoir que c'est virtuellement un abus de confiance que de publier de tels rapports, et qu'en ma qualité de directeur de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique, je considérerais que c'est manquer à l'honneur que de publier le rapport complet d'aucune des assemblées de cette compagnie. M. l'Orateur, aux assemblées de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique à Montréal, les reporters du " Star," du " Herald ", de la " Gazette " et de tous les journaux de la ville sont présents pour faire le compte rendu de ce qui s'y passe. N'importe qui peut se présenter à l'une quelconque de ces assemblées et en faire le rapport complet ; il n'y a rien là-dedans de condamnable ; c'est un incident très ordinaire dans la vie des compagnies.

Le premier ministre s'est évidemment reporté à trente ou quarante ans en arrière, à l'époque où la compagnie de la Baie d'Hudson et les anciennes compagnies à chartes se considéraient comme des corps privilégiés, et refusaient d'admettre les journalistes ou de laisser publier aucun compte rendu de leurs délibérations, si ce n'est que les directeurs eux-mêmes jugeaient à propos de rendre public. Quel était le résultat ? Tous les journaux importants de Londres se rendaient acquéreurs au nom d'un de leurs reporters d'une part dans le fonds social de la compagnie qui cherchait à tenir secrètes ses délibérations ; car le propriétaire même d'une part a le droit d'aller à l'assemblée et de rapporter ce qui s'y passe. Ce n'est pas une infraction aux règles de l'étiquette, en matière commerciale ou autre, que d'obtenir un compte rendu complet de l'assemblée d'une compagnie publique quelconque au Canada, dans la Grande-Bretagne ou aux Etats-Unis. Loin de mériter la censure, j'ai droit à la reconnaissance de la Chambre pour avoir mis au jour ce compte rendu textuel, de manière à ce que le pays sache sous quel jour on a présenté aux actionnaires du Grand Tronc le contrat que leus directeurs ont imposé à notre gouvernement. Maintenant, M. l'Orateur, le très honorable premier ministre déclare que la signification donnée aux mots cités de sir Walter Scott n'est pas celle que j'attache et que tout membre de la députation attacherait à ces paroles. Je considère que par cette citation le premier ministre m'a insulté de la manière la plus grave possible. Il a insinué, M. l'Orateur, que j'étais un homme acheté, la chose de quelqu'un. La chose de qui? De la Compagnie du chemin de fer du Pacifique. M. l'Orateur, depuis que je suis au monde, j'ai toujours bataillé pour mon propre compte.

M. OSLER.

M. NORTHRUP : Et vous avez remporté un beau succès ?

M. OSLER : Et je défie qui que ce soit en cette Chambre ou ailleurs de soutenir que j'aie jamais subordonné mes sentiments personnels ou mes principes personnels à une compagnie quelconque, à un individu quelconque ou à un intérêt quelconque dans le monde.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami me permettra-t-il de faire une observation ? Je regretterais beaucoup de voir l'honorable député ou personne autre donner à mes paroles l'interprétation que notre collègue leur attribue. Le sténographe, ne connaissant pas bien le mot, l'a épelé " owned " ; je me suis hâté de faire la correction dans l'édition revisée des Débats et d'épeler le mot exactement comme sir Walter Scott l'a épelé, " ownied," exactement comme " monied ".

Un honorable DEPUTE : Quel est la différence ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne puis que donner l'explication de sir Walter Scott, que le mot signifie un propriétaire terrien.

M. OSLER : Dans ce cas le terme ne s'appliquerait pas à moi, car nous n'avons pas dans le pays de propriétaires terriens ; il n'y a aucun sens à appeler quelqu'un dans notre pays un propriétaire terrien pour se moquer de lui ou lui en faire un reproche. Et c'est dans ce but que les paroles du premier ministre à mon adresse ont été prononcées. Je repousse cette attaque péremptoirement. On m'a accusé en cette Chambre d'être l'homme lige de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique. M. l'Orateur, s'il est une chose dont la Compagnie du Pacifique doive s'énorgueillir, c'est de compter parmi ses directeurs des hommes de tous les partis et de toutes les tendances politiques. Cette compagnie a voulu s'assurer les services d'hommes aux opinions indépendantes, et il n'est pas un de ses directeurs qui soit mercenaire de qui que ce soit. Pensez-vous, M. l'Orateur, que je favorise les intérêts de la Compagnie du Pacifique par mon attitude à l'égard de ce projet de loi ? Si la Compagnie du chemin de fer du Pacifique, il y a un an, s'était conduite comme parfois les grandes universités des Etats-Unis, on m'aurait prié de démissionner du bureau de direction. Dans beaucoup d'universités des Etats-Unis subventionnées par des gens de fortune, on pourrait appliquer aux professeurs le terme que le très honorable premier ministre a voulu m'appliquer. Les professeurs dans ces universités ont dans bien des occasions été renvoyés, privés de leurs situations, pourquoi ? Simplement parce qu'ils étaient assez indépendants pour enseigner à leurs élèves des théories et des doctrines mal vues des fondateurs riches de ces universités. La Compagnie du Pacifique compte

parmi ses directeurs des hommes des deux partis politiques, et j'ajouterai des hommes dont les sympathies sont très prononcées pour l'un ou l'autre parti ; mais c'est moi qu'on désigne entre tous. Si la Compagnie du chemin de fer du Pacifique suivait la ligne de conduite de ces universités, on m'aurait prié de donner ma démission de directeur sur-le-champ ; car, M. l'Orateur, vous pouvez voir, tout le monde ici peut voir, que l'attitude que j'ai prise en cette Chambre n'étaient pas de nature à favoriser les intérêts de cette compagnie. Prétendez-vous que cette attitude de ma part va rendre le très honorable premier ministre, le ministre de l'Intérieur et le ministre des Chemins de fer et Canaux mieux disposés à l'égard de la Compagnie du Pacifique que si je m'étais montré facile et si j'avais défendu le projet que ce messieurs soumettent au pays? Si j'avais approuvé ce projet, je ne doute pas que le Chemin de fer du Pacifique n'eût été traité, soit aujourd'hui, ou plus tard, d'une manière beaucoup plus amicale qu'il ne l'est actuellement—mais, bien entendu, je ne songe pas un seul instant, à me plaindre de la manière dont le Chemin de fer du Pacifique est traité. Jamais à ma connaissance, depuis que j'ai à faire avec elle, cette compagnie a-t-elle demandé autre chose que ce qu'elle croyait juste et lui revenir de droit; et quand on n'a pas voulu acquiescer à sa demande, elle ne s'est jamais révoltée. Je pense m'être expliqué avec suffisamment de clarté quant à l'expression que le premier ministre a jugé à propos de m'appliquer dans cette citation dont il a voulu ensuite atténuer la portée. Si je devais en juger par ce qui s'est passé au sujet de ce bill, j'aurais, à mon avis, plus de droit d'appliquer au premier ministre l'expression "an ownied man" qu'il n'a lui-même le droit de me l'appliquer. Je ne songe pas, M. l'Orateur, à lui appliquer ces paroles un seul instant, car je sais qu'elles ne sont pas pas applicables dans son cas; je sais que ce qu'il fait par rapport à ce bill, il le fait par conviction, et loin de moi la pensée de donner à entendre le contraire. Mais considérez la question, M. l'Orateur, au point de vue des honorables députés de la gauche. On soumet au pays une proposition entraînant la dépense de fonds publics la plus considérable qu'on ait jamais proposée en une fois en ce parlement. Le premier ministre commence par faire appel au patriotisme, par nous menacer du danger de l'abrogation du privilège de transit par nos amis de la république voisine. Après quelque temps, cet argument est abandonné, personne ne le propose plus, n'en parle plus maintenant. Cela me remet en mémoire ces vers de la chanson sentimentale d'il y a trente ans.

Oh no, we never mention her.
Her name is never heard ;
My lips are now forbid to speak
The one familiar word.

Maintenant, M. l'Orateur, le premier ministre et la Compagnie du Grand Tronc proclament hautement qu'ils sont associés dans cette entreprise ; c'est ce qu'on reconnaît de toutes parts. Dans toutes les négociations ordinaires d'affaires,nous savons qu'il y a un associé qu'on appelle l'associé principal ou dominant. Dans le cas actuel, si nous remontons à l'origine du projet de loi, nous trouvons le premier ministre et ses collègues approuvant l'idée de l'entreprise et la proclamant parfaite, affirmant que sa forme d'alors était finale, au point de ne pas même souffrir de légers amendements, de crainte que la Compagnie du Grand Tronc ne s'en désistât. Moins de trente jours après la prorogation des Chambres, après l'adoption du bill, ces hommes dont on avait tant vanté l'intégrité et la situation qu'on aurait regardé comme une hérésie de suggérer que leurs paroles ne valaient pas de l'or, ces hommes dont on disait en comité que leurs promesses seraient toutes exécutées à la lettre, rompirent leurs conventions. Ce contrat était signé par le président, l'administrateur général et les principaux directeurs du Grand Tronc . En moins de trente jours, ils manquèrent à leurs engagements.

M. l'Orateur, dans un discours récent que je prononçai dans cette Chambre, j'appliquai à ces hommes l'épithète de "faiseurs." Permettez-moi de dire en toute sincérité et pour éviter tout malentendu—je pense qu'on me comprendra bien—que je n'ai pas voulu appliquer cette épithète à ces hommes personnellement. Je la leur ai appliquée en tant que membres de cette compagnie ; et aujourd'hui, à la lumière des événements, et après le sermon que m'ont fait le très honorable premier ministre et d'autres—je n'en suis pas surpris de la part des autres, mais j'en suis surpris de la part du très honorable premier ministre—je leur applique encore une fois cette épithète de "faiseurs." Le président du Grand Tronc, dans son discours le reconnaît, car il se contente de dire : nous avons déterminé la formation d'une compagnie chargée de l'exécution de cette entreprise, en vue de dégager la Compagnie du Grand Tronc de sa responsabilité. Maintenant, quant à la question du dépôt d'argent, on admettra, je pense, que ce n'était nullement là la raison qui a engagé la Compagnie du Grand Tronc à ne pas exécuter son contrat ; car, une semaine exactement, si je ne me trompe, après la conclusion de la convention supplémentaire, on n'éprouva aucune difficulté à trouver les $5,000,000 et le dépôt fut effectué. La Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc est toujours en mesure de trouver $5,000,000. Le président et les directeurs de la Compagnie du Grand Tronc, en hommes de finance avisés et calculateurs qu'ils sont, l'élite des financiers de Londres, et on pourrait dire du monde entier puisqu'ils ne sont surpassés nulle part, firent le siège de notre gouvernement, et à un moment donné il ne put se défendre d'entrer en société avec eux. Les documents légaux nécessaires furent dûment

signés de part et d'autre, et toutes les formalités remplies. Le gouvernement étant responsable envers la nation et à un degré beaucoup plus grand que les directeurs d'aucune compagnie particulière, se trouva lié par le contrat qu'il avait signé. Mais les directeurs du Grand-Tronc-Pacifique n'ayant pas donné d'arrhes, se hâtèrent de répudier leur contrat, pourquoi ? Ils avaient entraîné notre gouvernement à signer un contrat qu'il n'était pas possible de justifier au point de vue des affaires. Le gouvernement avait cherché à le justifier. Les ministres avaient risqué leur réputation et leur vie politique sur l'exécution de ce contrat. M. Hays, sir Charles Rivers-Wilson et les autres directeurs de la Compagnie du Grand Tronc se contentèrent de rester passifs. Ils laissèrent passer le jour fixé pour le dépôt des $5,000,000 sans dire un mot. Les ministres commencèrent à s'inquiéter—les directeurs du Grand Tronc comptaient bien qu'il en serait ainsi—et le gouvernement demanda à la compagnie ce que cela voulait dire, qu'ils étaient dans l'embarras. La Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc dit alors au gouvernement : Nous ne pouvons exécuter ce contrat tel que nous l'avons conclu. Il nous faut des modifications. Elle savait qu'au point où en étaient les choses, le gouvernement se trouvait forcé d'exécuter toute l'entreprise lui-même, sinon d'accepter les conditions que le Grand Tronc jugerait à propos de lui imposer. Ces directeurs du Grand-Tronc-Pacifique étaient des administrateurs avisés et calculateurs faisant leur devoir envers leurs actionnaires. Ils étaient à conclure un marché avec le gouvernement et c'était leur devoir de conclure le meilleur arrangement possible. Ils ne tardèrent pas à se rendre compte de quelle force étaient les hommes avec qui ils négociaient. Ils n'hésitèrent pas à brusquer les négociations, comme on fait au jeu de cartes américain appelé "poker." Certains grands administrateurs des chemins de fer des Etats-Unis de l'ancienne génération n'ont-ils pas dit que rien ne leur avait appris au même degré que ce jeu le secret du succès en affaires. Les directeurs de la Compagnie du Grand Tronc, s'ils ne sont pas des joueurs de "poker," (je ne dis pas qu'ils le soient), étaient certainement au fait des règles premières du jeu. Le joueur qui avait la meilleure main s'effraya et refusa d'y aller. Ces hommes se présentèrent aux ministres avec des modifications du projet, et il n'est pas une de ces modifications que le gouvernement n'ait acceptée en entier. Prenez le premier contrat conclu par le gouvernement, comparez-le avec les amendements, et vous observerez qu'il n'y a pas un seul mot dans ces amendements qui soit à l'avantage du Canada. Il n'y a pas une seule ligne dans les amendements qui ne soit à l'avantage du Grand Tronc, et ce n'était que juste. Ces directeurs se sont montrés plus habiles négociateurs, et je dois féliciter la Compagnie du Grand Tronc d'avoir à sa tête des particuliers capables qui ne craignent pas d'entrer en négociations avec les ministres de ce gouvernement d'affaires et qui sont assurés, dans ces négociations, de ne pas jouer le second violon. Comme je l'ai dit, il y a quelques instants, personne ne s'attendait à ce que le très honorable premier ministre fît preuve de qualités d'affaires. Mais nous nous attendions à ce que quelques-uns de ses lieutenants fissent preuve de ces qualités. Qu'est-il arrivé ? Nous avons été témoins d'un spectacle comme, j'en suis persuadé, il n'a été donné à personne de voir dans aucun parlement au monde.

Nous avons vu le très honorable premier ministre, à qui ses meilleurs amis ne feront pas le reproche d'être un homme de finance, se lever et présenter cette proposition, non pas comme entreprise pratique, mais comme l'exécution d'un rêve poétique. Comme mon honorable ami (M. Clarke) l'a indiqué, son but était peut-être de pourvoir les Indiens de lits de plumes ; car en parcourant le récit d'un des explorateurs dont on cite le témoignage en faveur de ce projet, nous y voyons que les plumes sont accumulées en telle épaisseur par endroits que les Indiens et les bêtes sauvages courent risque de s'étouffer en s'y engageant. Nous nous attendions tous que le ministre des Finances aurait pris part à cette discussion ; car il s'agissait d'une dépense de $150,000,000 ou $170,000,000, et les conditions du bill de l'année dernière ont été grandement modifiées. Dans le contrat de l'année dernière, il était entendu que les actions de la compagnie resteraient entre les mains du Grand Tronc, ne seraient pas mises en vente ; c'était là, nous disait-on, notre sauvegarde, le fondement de tout le contrat. Cette condition a été supprimée. Mais l'honorable ministres des Finances s'est absenté de la Chambre pendant que cette discussion se poursuit. Je ne voudrais pas me servir d'une parole qui ne serait pas convenable, et pourtant je voudrais bien caractériser comme elle le mérite cette situation. L'honorable ministre des Finances aurait dû être dans la Chambre durant toute cette discussion ; et il aurait dû répliquer aux critiques qui ont été faites. Notre pays se trouve entraîné dans une dépense de $170,000,000. Qui de ces messieurs de la droite a justifié cette dépense? Le très honorable premier ministre, dans un discours plein de poésie, d'enthousiasme et de patriotisme, et le ministre de l'Intérieur, qui ne tient aucun compte du trait le plus important de cette convention : la construction de la section de l'est. Dans tout son discours, il ne dit pas un mot du chemin de North-Bay à Québec. Or, M. l'Orateur, cela appelle certainement quelques explications. L'honorable ministre des Finances et l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux devraient certainement être en mesure de donner quelque explication intelligente à la Chambre de ces

modifications qui ont été faites au contrat ; car s'ils l'avaient connu, ils auraient cherché à nous en fournir l'explication. Le fait est que, dans le cours de ce débat, les ministres se sont absentés de la Chambre ou sont restés à leur siège muets comme carpes. Lors de la dernière session, le ministre fit une affirmation bien hardie, aussi hardie qu'un homme pouvait l'imaginer. Il affirma qu'en forçant la Compagnie du Grand Tronc à conserver la propriété des actions ordinaires et à dépenser pour $20,000,000 de matériel roulant sur le chemin, nous la mettions dans l'obligation de remplir ses engagements. Il est vrai que la gauche jugeait cette somme insuffisante ; mais les ministres et leurs partisans invoquèrent cette condition pour nous montrer que nous avions une garantie très suffisante que le Grand Tronc remplirait ses engagements. Or, M. l'Orateur, le dernier vestige de responsabilité imposée au Grand Tronc par le contrat de l'année dernière—laquelle, je le déclare, était infinitésimale—se trouve avoir été effacée par les modifications introduites ; et aujourd'hui, la compagnie n'est tenue ni moralement ni pécuniairement d'exécuter aucune partie de cette entreprise. Je me flatte, M. l'Orateur, de ce que dans mon discours d'il y a quelques jours je piquai quelques-uns de ces messieurs tellement au vif qu'ils ne purent s'empêcher de me donner la réplique. Mais la réponse qu'ils donnèrent ne fut pas la réfutation des arguments avancés par la gauche à l'encontre de l'arrangement. Ce fut la sorte de réponse que donne souvent l'homme dont la cause est mauvaise : l'injure personnelle. Quant à moi, je suis bien prêt à accepter ma part des injures personnelles qu'on nous réserve ; mais tant que je représenterai en cette Chambre une circonscription électorale, je conserverai mon indépendance, et en dépit des outrages de certains messieurs de la droite, je ne craindrai pas d'exprimer mon opinion sur les mesures soumises au parlement. C'est mon devoir de le faire, et je serais absolument indigne de la position que j'occupe si je ne suivais pas cette ligne de conduite.

M. l'Orateur, entre autres injures qu'on m'a jetées à la figure, on a dit que je m'opposais à l'adoption de ce projet parce que j'étais directeur de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique et que j'avais raison de craindre que cette compagnie ne souffrît de l'établissement de cette ligne nouvelle. Or, M. l'Orateur, je dis que ce projet, s'il est adopté en son entier, comme le gouvernement le voudrait, sera d'un énorme avantage pour la Compagnie du chemin de fer du Pacifique. Sur ces fonds qui seront dépensés par le gouvernement, le Chemin du Pacifique touchera, au moins, de $5,000,000 à $10,000,000 de l'argent du pays ; je considère qu'en vertu de ce contrat cette somme va se trouver perdue et que c'est la Compagnie du chemin de fer du Pacifique qui en profitera. Cette compagnie ne souffrira aucunement de la construction du nouveau chemin. Je n'ai pas traversé le Nord-Ouest des douzaines et des douzaines de fois sans avoir appris que cette région est capable de sustenter non seulement un chemin de fer ou deux, mais dix chemins de fer, et probablement, avec le temps vingt chemins de fer.

Traversez, M. l'Orateur, à partir de Minnéapolis le pays desservi par le Pacifique du Nord, le Grand-Nord, le Minnéapolis-Saint-Paul-et-Sault-Sainte-Marie ; vous ne pourrez pas voyager cinq milles sur aucun de ces chemins de fer sans longer ou croiser une voie concurrente ; et toutes ces voies sont rémunératrices et prospères. La construction du Grand Tronc dans le Nord-Ouest canadien sera d'un grand avantage pour ce pays, d'un grand avantage pour le Grand Tronc ; et par-dessus tout, d'un grand avantage pour le chemin de fer du Pacifique. Même si je ne consultais que mon propre intérêt, je n'hésiterais pas à voter pour qu'on ouvrît le pays au Grand Tronc. J'ai toujours prêché le prolongement du Grand Tronc vers le Nord-Ouest ; je le prêche encore ; et bien que, de mon siège au parlement, j'aie dénoncé le principe du subventionnement des chemins de fer, d'autre part, si le Grand Tronc ou aucune autre compagnie de chemin de fer se propose de construire une voie depuis North-Bay, à travers cette zone inhospitalière et encore aride, jusqu'à la région des prairies, je serais en faveur de lui accorder une subvention très libérale pour la construction de cette partie du chemin. Quand je condamnai le subventionnement des chemins de fer, je pensais que j'aurais l'appui des libéraux en cette Chambre. Avant 1896, quand j'eus l'honneur d'être élu membre de cette assemblée, un des articles du programme libéral était l'abolition immédiate de la pratique du subventionnement des chemins de fer. C'est un des articles du programme libéral que j'approuverai et adoptai. C'est un des articles du programme libéral que j'approuve aujourd'hui. J'en fis un article de mon programme, naguère, à Toronto, longtemps avant d'être élu député et même longtemps avant d'avoir songé à me présenter à l'élection ; et je continue de croire à cette idée, bien que les libéraux l'aient mise de côté en même temps que beaucoup d'autres articles de leur programme. L'année dernière ou l'année auparavant, je citai des passages des rapports des chemins de fer dans l'ouest américain, en vue de montrer que depuis vingt ans il n'avait pas été accordé de subvention aux chemins de fer et que maint et maint Etat avait inscrit comme premier amendement de sa constitution la suppression des octrois aux chemins de fer. J'ai approuvé cette mesure ; et néanmoins, je le répète, je serais en faveur du subventionnement du Grand Tronc ou de tout autre compagnie en vue de la construction d'une ligne depuis North-Bay jusqu'à la région des prairies à travers la région inhospitalière que nous connaissons. J'affirme qu'il n'y a aucune

nécessité aujourd'hui d'accorder une subvention à un chemin de fer quelconque desservant les praires du Nord-Ouest. Au sud de la ligne frontière, vous trouverez des milliers de voies ferrées construites sans le secours d'aucune subvention, et vous constaterez que les compagnies luttent d'ardeur l'une avec l'autre et que c'est à qui atteindra la première un district promettant pour la colonisation et la culture. Nous trouvons les mêmes conditions dans le Nord-Ouest ; et si le présent bill devait être rejeté, je crois que le Grand Tronc, tout en déplorant cette circonstance, se mettrait sans un seul jour de retard à construire son chemin de fer dans ce pays, comme il se proposait de le faire au début. Je le répète, le Grand Tronc construira ce chemin, et il recevra de notre parlement une subvention suffisante, raisonnable, peut-être même généreuse, pour l'aider à construire cette partie de la ligne qui traverse ce pays inhospitalier et pour le moment de nul rapport. Le Grand Tronc fera cela, et il le fera tout aussi rapidement que si le gouvernement lui accordait l'énorme subvention qu'on se propose de lui accorder.

Lorsque le comité abordera la délibération du bill, j'en discuterai les différents articles, par le menu ; mais je l'affirme ici même sans crainte, il n'est pas un seul article de ce contrat qui oblige même moralement la Compagnie du Grand Tronc à expédier une seule tonne de marchandises par la voie de son réseau de lignes canadiennes, à l'est de la baie Georgienne. M. l'Orateur, vous ne sauriez m'indiquer dans le texte de cette convention une seule disposition, un seul mot qui oblige la compagnie en question à dévier de ses lignes se dirigeant vers Portland un seul boisseau de grain, ni même une seule livre pesant de marchandises. Si on pouvait me prouver que ce contrat contient une seule stipulation obligeant la Compagnie du Grand Tronc à développer même à plus chers deniers, nos ports de l'est, et à diriger temporairement, quand même ce serait par des moyens artificiels, le commerce vers Halifax et Saint-Jean au cours de l'hiver, et vers Québec et Montréal en été, cela contribuerait puissamment à me convaincre qu'il est de notre intérêt de faire tous les sacrifices et toutes les dépenses voulues pour réaliser cet objectif.

M. l'Orateur, on chercherait en vain dans le texte de cette convention un seul mot qui oblige la Compagnie du Grand Tronc à détourner une seule tonne de marchandises de son grand terminus, Portland. Voilà l'accusation que je porte ; personne que je sache n'a cherché à la contredire, et on ne saurait la vérifier. Les députés de la gauche ont fait valoir, avec modération et sincérité, de puissants arguments militant contre l'adoption du contrat dans sa teneur actuelle. A notre avis, les directeurs de la Compagnie du Grand Tronc ont la part du lion dans cette convention, et cela au point de tenir le gouvernement à leur merci. Le gouvernement affolé et désorienté, est acculé à une impasse désastreuse pour le pays.

Au lieu de chercher à faire face à la situation, le gouvernement cherche à imposer son projet au parlement, en se réfugiant dans un silence obstiné. Voilà qui n'est guère digne d'hommes d'Etat. Que les ministres, forts de l'appui de leur majorité, les bras tranquillement croisés, refusent de répondre aux arguments de leurs adversaires, libre à eux de le faire et de s'écrier qu'ils l'emporteront par la force du nombre ; mais pareille attitude ne saurait leur concilier ni l'estime de leurs partisans ni le respect de leurs adversaires.

M. C. E. KAULBACH (Lunenburg) : Dès le début de la session, je m'étais proposé de m'abstenir de prendre part au débat sur la convention intervenue entre le gouvernement et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et cela parce, la session dernière, je me suis assez longuement étendu sur cette question, alors que j'ai développé une quinzaine d'arguments qui, à mon avis, militent contre cette entreprise. Toutefois, eu égard aux modifications apportées au traité intervenu entre le gouvernement et la compagnie, et aux concessions consenties en faveur de cette compagnie, au détriment du pays, je croirais forfaire et démériter de mes commettants, en m'abstenant de formuler ici même mon avis sur un projet aussi préjudiciable au plus chers intérêts du pays et surtout à la Nouvelle-Ecosse, dont je suis l'un des représentants ici. Cette province devrait bénéficier d'une façon toute particulière de la construction du réseau projeté; mais en retirera-t-elle quelque avantage, si le gouvernement ne prolonge le réseau que jusqu'à Moncton, à 186 milles d'Halifax ? Non, certes. Ce ne sera pas un réseau s'étendant d'un océan à l'autre ; et Halifax verra le commerce s'éloigner de son port, à son grand détriment. Grâce à son magnifique port, si bien éclairé, si facile d'accès, si bien fortifié, et à sa situation géographique sur la route la plus directe vers l'Europe ; grâce aussi à ses installations de tête de ligne, ses avantages à titre de station de charbon, Halifax est le port et la station les plus importants sur le littoral oriental de l'Amérique. Pourquoi donc ne tiendrait-on pas compte des droits de la Nouvelle-Ecosse et pourquoi oublierait-on les intérêts d'Halifax ?

Mais, s'écrie-t-on, la Nouvelle-Ecosse peut utiliser l'Intercolonial qui répond à tous ses besoins. J'en conviens, mais de quelle utilité l'Intercolonial lui serait-il, s'il est entravé et paralysé par une ligne parallèle, le Grand-Tronc-Pacifique ? Les principaux transports qui se sont dirigés jusqu'ici vers l'Intercolonial seront accaparés par les artères ou embranchements de la Compagnie du Grand Tronc au bénéfice de ces têtes de ligne si bien outillées, surtout Portland aux Etats-Unis, où la compagnie, dit-on, a dépensé plus de $20,000,000 pour améliorer l'outil-

lage de ce port ; ou bien, si ces transports ne dévient pas vers Portland, il pourront atteindre Boston ; ou encore ils prendraient la route de New-York, par voie du canal Erié, à l'outillage duquel on est à la veille de consacrer $100,000,000, afin de répondre aux prévisions du trafic.

Considérons, un instant, la déplorable situation faite au pays par cette convention, si elle est jamais mise à exécution. On veut construire au bénéfice d'une compagnie étrangère, un chemin de fer parfaitement outillé, au coût de $150,000,000 au moins et qui, une fois parachevé, sera transféré à cette compagnie pour une période de cinquante ans, sans qu'elle ait à verser d'intérêt pendant les dix premières années au bout desquelles tout le matériel roulant et probablement les rails seront usés et jetés au rebut.

Quand je songe que l'Intercolonial sera paralysé par un réseau parallèle, le Grand-Tronc-Pacifique projeté, et qu'ainsi l'on sacrifiera les droits de la Nouvelle-Ecosse sans que cette province puisse retirer le moindre avantage de la construction de ce réseau, force m'est bien de donner libre cours aux sentiments d'indignation que m'inspire cette révoltante injustice. Mais non, au lieu de m'indigner, je préfère recourir à la persuasion : car les paroles qui viennent du cœur, nous dit-on, sont plus efficaces et produisent de meilleurs résultats que les reproches et les paroles empreintes d'amertume. Les paroles inspirées du cœur, ont une puissance quasi surnaturelle ; c'est la musique de ce monde et on dirait une mélodie angélique, descendue des sphères célestes sur la terre. J'en suis convaincu, ces paroles feront vibrer la corde sensible dans le cœur du premier ministre et de ses partisans et les porteront à réfléchir sur les conséquences de leur conduite. Si ces paroles trouvent le chemin du cœur du premier ministre, comme la voix d'un ange apportant la bonne nouvelle, espérons-le, il changera d'avis, s'il en est encore temps, et modifiera le caractère de cette mesure en y ajoutant certaines sauvegardes qui la rendront acceptable à tout le monde ; ou bien, ce qui serait encore préférable, qu'il adopte la proposition formulée, à titre d'alternative, par le chef de l'opposition, en prolongeant l'Intercolonial de Montréal jusqu'aux terres à blé de l'ouest, ce qui ferait de notre réseau d'état une entreprise lucrative et empêcherait les transports du Nord-Ouest canadien de dévier vers les ports maritimes des Etats-Unis, par la voie des chemins de fer américains.

A mon avis, ce réseau du Grand-Tronc-Pacifique, s'il est jamais construit, sera une pierre meulière à notre cou ; nous serons ainsi privés d'autres travaux publics de plus haute importance, puisque l'immense somme qu'il nous faudra emprunter pour le service de l'intérêt sur le capital épuisera nos recettes et nous mettra dans l'impuissance de faire face à des besoins plus urgents. J'ai demandé des subventions en faveur d'un chemin de fer dans le comté de Lunenburg, afin de prolonger cette voie ferrée, de la jonction du chemin de fer Calédonia à la gare de New-Germany, jusqu'à Foster Settlement et New-Ross ; et de ce dernier endroit, à travers la vallée de la rivière Gold, jusqu'à son intersection avec le chemin de fer de Halifax et du Sud-ouest, à Chester-Basin ou près de cet endroit. J'ai, en outre, demandé une subvention pour un autre chemin de fer s'étendant de Lunenburg, le terminus du chemin de fer Central, jusqu'à Park's-Creek, du côté est de la rivière La Have et de localités circonvoisines, telles que Ritcey's-Cove, ou River-Port, outre un un service de bateaux à vapeur sur cette rivière, en raccordement avec Dublin, localités importantes où il se fait un immense commerce, mais qui jusqu'ici ont été privées de toute communication par voie ferrée. J'espère que le gouvernement ouvrira des crédits affectés à d'autres travaux publics que voici : dragage du port de Lunenberg, de la rivière La Have, et de la baie Mahone; parachèvement du brise-lames à la Petite-Rivière ; réfection du brise-lames de la rivière Martin ; pose d'une bouée à cloche près du récif d'Eastern-Point ; érection d'un édifice public pour la douane et le bureau de poste à Bridgewater, localité qui est en train de devenir un important centre de chemins de fer ; enfin construction d'un brise-lames à Mill-Cove sur la baie Sainte-Marguerite, pour la protection des bateaux et autres biens des pêcheurs de la localité ; travaux qu'il est facile d'exécuter en une seule année, car le comté y a droit.

Mais, s'écrie-t-on, la construction du Grand-Tronc-Pacifique, voilà l'œuvre qui prime toutes les autres et s'impose aux préoccupations du gouvernement. Pourquoi n'adopte-t-on pas la proposition formulée, à titre d'alternative, par le chef de l'opposition ? Qu'on prolonge l'Intercolonial à l'ouest de Montréal, en achetant le chemin de fer Canadien de l'Atlantique s'étendant sur un parcours de 242 milles jusqu'à Depot-Harbour sur la rive orientale de la baie Georgienne ; qu'on utilise les étendues d'eau de cette baie, le canal du Sault-Sainte-Marie et la voie du lac Supérieur, jusqu'à Fort-William ou Port-Arthur, ainsi que le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Winnipeg ; qu'on achète ou qu'on construise des vapeurs comme ceux actuellement utilisés et rendant de si précieux services, vapeurs qui peuvent transporter à la fois 275,000 boisseaux de blé, équivalant à 275 chargements de wagon, ce qui compléterait notre réseau de transports au cours de la saison d'été ou de navigation ; que le gouvernement rachète et nationalise le chemin de fer de l'embranchement de Scotia à Sudbury ; qu'il rachète et nationalise le chemin de fer de Sudbury à Port-Arthur, tout en améliorant les pentes et les courbes ; qu'il rachète et nationalise le chemin de fer de Port-Arthur à Winnipeg, en faisant le dou-

blement de la voie. Nous obtiendrons ainsi un magnifique réseau de transports de l'ouest à l'est par une route toute canadienne, vers des ports maritimes canadiens, sans que le commerce dévie vers les ports américains.

Nous pourrions ainsi compter sur une exploitation lucrative du réseau de nos chemins de fer devenus propriété de l'Etat ; le gouvernement aurait la réglementation des tarifs ; l'exploitation de l'Intercolonial donnerait de bons rendements, et tout cela au grand bénéfice de notre commerce en général. L'Intercolonial serait alors, en réalité, un chemin de fer national dont la propriété et l'exploitation seraient entre les mains de la nation. Halifax et Saint-Jean deviendraient l'entrepôt du commerce et des transports de l'ouest ; leurs ports seraient les principaux dépôts pour toutes les importations de l'est outre mer ; ces villes grandiraient et prospèreraient et des milliers d'ouvriers qui gagnent péniblement leur vie en ce moment trouveraient une main-d'œuvre abondante ; les cultivateurs obtiendraient ainsi un meilleur marché pour leurs produits, puisqu'ils auraient à répondre aux besoins d'une plus nombreuse population, tout en bénéficiant du relèvement des prix provoqué par le plus grand nombre de vaisseaux qui visiteraient ces ports pour y chercher des approvisionnements. Cultivateurs, ouvriers, artisans et pêcheurs, tous en bénéficieraient; mais surtout les pêcheurs, puisque l'Intercolonial mettrait Halifax en communication directe avec l'ouest, ce qui nous permettrait d'expédier notre poisson en entrepôt frigorifique vers l'ouest et d'en rapporter notre approvisionnement de farine. Les trains circulant de l'est à l'ouest auraient ainsi des transports en abondance ; car, en raison de l'augmentation de nos importations et de nos transports de poissons vers l'ouest, il se créerait un mouvement ininterrompu de trafic dans les deux sens. Nous pourrions ainsi concurrencer le commerce de Portland, comme point de départ et point d'arrivée ; car jusqu'ici ce sont les ports de Boston et de New-York qui ont servi aux transports de l'ouest, à notre grand détriment.

Le prolongement de l'Intercolonial, de Montréal à Winnipeg, acquiert une nouvelle importance à mes yeux, quand je songe que, relativement au projet proposé par le gouvernement, nous abrégeons de 461 milles la distance à parcourir ; car, de Moncton, N.-B., à Winnipeg, la distance est de 1,875 milles, tandis que de Montréal à Winnipeg, il n'y a que 1,475, ce qui nous permet de réaliser une économie de $20,000,000 en frais de construction, dans la seule section orientale. Quant à la section occidentale qui s'étend à l'ouest de Winnipeg, je suis d'avis qu'il faut prolonger le réseau, mais non pas jusqu'à Port-Simpson, puisque ce port est à une portée de canon de la frontière de l'Alaska ; mais c'est là une situation trop grosse de conséquences pour que je songe à l'aborder, en ce moment.

M. KAULBACH.

La convention primitive intervenue entre le gouvernement et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, dont la Chambre a été saisie la session dernière, contenait des dispositions discutables et j'ai exprimé mon avis à cet égard, au cours d'une harangue que j'ai prononcée ici ; mais la concession accordée depuis à la compagnie est certainement préjudiciable aux intérêts du pays, puisqu'elle proroge jusqu'au premier décembre 1911 le délai fixé pour le parachèvement du réseau ; et cela, sans qu'il soit stipulé que les travaux de construction commenceront simultanément aux deux extrémités, jusqu'à leur parachèvement et sans qu'on y ait inséré un seul article stipulant que les transports canadiens devront être acheminés vers des ports maritimes canadiens par la voie de ce réseau et que la compagnie sera tenue d'employer des ouvriers canadiens, au lieu d'étrangers, aux travaux de construction de cette voie ferrée, quand la chose sera possible.

Comme la Compagnie du Grand Tronc a outillé au coût de $20,000,000 le port de Portland qui se trouve ainsi doté de toutes les facilités pour l'expédition du grain et qu'elle possède nombre d'artères ou lignes tributaires avec Portland, qui peut l'empêcher, en atteignant Winnipeg, de dévier tous ces transports par voie de l'embranchement de Pembina sur Emerson ou Saint-Vincent et de là, à Duluth, Saint-Paul, Minnéapolis, Chicago, ou autres villes des Etats-Unis? Qui peut empêcher cette compagnie, en atteignant North-Bay, de détourner les transports vers son propre réseau de chemins de fer jusqu'à Buffalo, et de là aux ports maritimes de Portland et de Boston ou même par la voie du canal Erié outillé à si grands frais, jusqu'au port de New-York? Est-il rien qui l'empêche de dévier ainsi ces transports ? Non, absolument rien. La question se pose donc : au point de vue national, convient-il que les Canadiens consacrent des sommes si énormes à l'exécution de ce projet, pour développer les villes et les ports maritimes des Etats-Unis au préjudice du Canada ? Pour mon propre compte, j'élève la voix pour condamner ce projet.

Certains députés ministériels prétendent que ce projet ne coûtera que $13,000,000 au pays, tandis que certains de leurs collègues affirment qu'il ne coûtera pas un seul centin au pays ; mais d'un autre côté, le président de la Compagnie du Grand Tronc, sir Charles Rivers-Wilson déclare, en présence de ses actionnaires, que la compagnie n'engage son crédit que jusqu'à concurrence de $15,000,000. Je m'adresse ici aux députés et aux intègres directeurs de ce pays, non pas pour leur demander qui a raison à cet égard ; mais me contentant de soumettre les faits et les chiffres à votre étude je vous laisserai le soin de tirer vos propres conclusions. La longueur du parcours de ce réseau est censée atteindre 3,400 milles. Sous l'empire de cette convention, le gouvernement s'engage à construire 1900 milles, en chiffres ronds ;

il garantit les trois quarts du coût de construction des autres 1,500 milles, la Compagnie du Grand Tronc n'étant responsable que d'un quart. C'est là un problème des plus simples que le premier venu peut résoudre. Le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) a évalué le coût de construction de ce réseau à $150,000,000 ou $175,000,000 et tout esprit sensé se rangera à son avis.

Je suis partisan des chemins de fer construits et exploités par l'Etat qui en réglementant les prix de transport parent ainsi aux combinaisons commerciales ; et ici je crois être l'interprète, non seulement de mon respecté leader (M. R. L. Borden), mais encore celui du peuple canadien et des électeurs impartiaux qui n'ont souci que des plus chers intérêts du pays. Je le répète, le projet préconisé par le chef de l'opposition est pratique et patriotique : il s'agit de prolonger l'Intercolonial, cette grande route nationale construite par la nation canadienne, de Montréal jusqu'aux territoires producteurs de blé de l'ouest. Il s'agit, dis-je, d'en faire un réseau d'Etat, exploité par l'Etat, utilisé dans l'intérêt du peuple canadien pour le transport des voyageurs et des marchandises, entre les riches champs à blé de l'ouest et les ports maritimes canadiens de l'est.

Le peuple a dépensé $70,000,000 pour la construction de l'Intercolonial, et quand on le prolongea jusqu'à Montréal, la Compagnie du Grand-Tronc, de qui le gouvernement acheta la partie du chemin de fer entre Lévis et Montréal, convint que l'Intercolonial aurait une partie des transports acheminés vers le Grand Tronc à Montréal. Si la compagnie a manqué à la parole donnée au gouvernement et au peuple canadien, dans la circonstance en question, qui nous autorise à croire qu'elle tiendra la parole qu'elle nous a donnée en s'engageant à diriger ces transports sur le territoire canadien vers les ports maritimes canadiens? Je le répète, la compagnie agira à sa guise; elle ne consultera que ses propres intérêts; et en conséquence, elle dirigera tous ses transports vers son propre port maritime, Portland. C'est là sans doute une situation humiliante pour nous Canadiens, et je dois adjurer le gouvernement d'abandonner toutes les négociations entamées entre la Compagnie du Grand Tronc et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et de prolonger l'Intercolonial jusqu'aux champs de blé de l'ouest, sauvegardant ainsi les intérêts et l'avenir du pays. Il est de notre devoir de nous engager à prolonger notre grande route nationale, l'Intercolonial, et gardons-nous de nous laisser taxer pour la construction d'un chemin de fer qu'il nous faudra ensuite transférer à une compagnie étrangère. Il importe d'encourager l'industrie des transports dans nos propres domaines, chose que nous ne saurions mieux accomplir que par notre grande route nationale, l'Intercolonial. Non seulement en la prolongeant jusqu'au centre du Dominion, Winnipeg, mais bien au delà de cette ville, jusqu'aux champs producteurs de céréales où nous pourrons récolter les marchandises et les transporter directement vers nos propres ports maritimes de l'est et de là à travers l'Atlantique jusqu'en Angleterre. Il serait encore préférable d'emmagasiner les céréales dans nos propres greniers à Halifax et autres ports maritimes canadiens, afin de les convertir en farine, ce qui nous permettrait d'utiliser nos populations ouvrières et de transmettre au delà de l'Atlantique les produits fabriqués. C'est alors que le Canada en vérité, fleurirait comme une rose. Nous devons être orgueilleux à juste titre de vivre au Canada, pays qui s'étend de l'Atlantique au Pacifique, pays si riche en ressources naturelles, la demeure future de millions d'habitants.

Notre climat est apte à produire et à développer le type le plus vigoureux d'hommes et de femmes, tant au point de vue physique qu'au point de vue intellectuel et moral. Le développement de nos ressources appelle les efforts et l'exercice d'un talent d'invention de premier ordre.

Le Canada a atteint une place élevée parmi les nations, tant au point de vue moral que social; il brille au premier rang dans les sciences, dans les arts, en littérature, dans le commerce, les pêcheries, l'agriculture, l'industrie manufacturière, l'exploitation minière et nombre d'autres carrières se rattachant aux intérêts vitaux de la nation. Ses fils ne le cèdent à personne en bravoure et ils ont donné des preuves évidentes de cette bravoure, ainsi que leur habilité dans l'art de la guerre et la tactique militaire, au cours de la dernière guerre sud-africaine, alors qu'ils ont volontairement offert leurs services et combattu dans les mêmes rangs, côte à côte, avec les vétérans de la vieille Albion, ils ont versé leur sang et sont morts en héros sur les champs de bataille de ce pays.

Mais ce n'est pas tout. Dans toutes les parties du monde civilisé il se rencontre des Canadiens toujours aux premiers rangs dans les luttes de la vie, remplissant de hauts postes de confiance et se distinguant dans toutes les bonnes œuvres. Notre jeunesse canadienne s'est acquis du renom dans la solution de tous les problèmes se rattachant aux sciences et aux arts mécaniques ; elle se distingue par sa vive appréciation de tout et qui tend à favoriser le progrès de notre patrie, le Canada, celui de l'empire et du monde entier.

Nous appuyant sur ces diverses considérations, nous demandons au premier ministre de retirer cette convention et d'encourager ainsi le progrès et le développement du pays par l'établissement d'un réseau de transports ayant pour objectif: le Canada pour les Canadiens.

Le vote est émis, sur la motion de sir Wilfrid Laurier :

POUR :

Messieurs

Angers,	Laurier (sir Wilfrid),
Archambault,	Laurier (l'Assomption)

Bazinet,
Bickerdike,
Blanchet,
Borden (sir Frederick),
Bourassa.
Bourbonnais,
Brodeur,
Brown,
Bruneau,
Bureau,
Calvert,
Carbonneau,
Champagne,
Christie,
Copp,
Costigan,
Cowan,
Davis,
Delisle,
Demers (Saint-Jean),
Desjardins,
Douglas,
Emmerson,
Erb,
Ethier,
Fielding,
Fisher,
Fitzpatrick,
Fortier,
Gallery,
Gauvreau,
Gervais,
Gibson.
Girard,
Gould,
Grant,
Harty,
Harwood,
Haszard,
Heyd,
Holmes,
Hughes (King, I. P.-E.),
Hyman,
Johnston (Cap-Breton),
Johnston (Lambton),
Kendall,
Lang,
Lapointe.
Lavergne (Drum'd et Arth.),
Law,
LeBlanc,
Lewis,
Loy,
Macdonald,
Mackie,
MacKinnon,
MacLaren (Huntingdon),
Macpherson,
McColl,
McEwen.
McGugan,
McIsaac,
McLennan,
Malouin,
Marcil (Bagot),
Marcil (Bonaventure),
Matheson,
Mayrand,
Meigs,
Mignault,
Morrison,
Mulock (sir William),
Murray,
Oliver,
Parmelee.
Paterson,
Power,
Préfontaine,
Reid (Ristigouche),
Riley,
Rivet,
Ross (Victoria, N.-E.),
Ross (Yukon),
Schell,
Scott,
Sifton,
Sinclair,
Smith (Vancouver),
Stephens,
Stewart.
Thompson (Haldim'd et Monck),
Tolmie,
Turgeon,
Wade,
Wallace.—99.

CONTRE :

Messieurs

Alcorn,
Armstrong,
Avery,
Ball,
Barker,
Bell,
Bennett,
Birkett,
Blain,
Borden (Halifax),
Boyd,
Broder.
Bruce,
Carscallen,
Casgrain,
Clancy,
Clare,
Clarke,
Cochrane,
Culbert,
Daniel,
Donnelly,
Kaulbach,
Kemp,
Kidd,
Lancaster,
LaRivière,
Lavell,
Lennox,
MacLaren (Perth),
McGowan,
Morin,
Northrup,
Osler,
Pope,
Pringle,
Puttee,
Reid (Grenville).
Richardson,
Robinson (Elgin),
Roche (Marquette),
Sherritt,
Taylor,
Thomson (Grey),
Earle,
Gilmour,
Hackett,
Henderson,
Hughes (Victoria),
Ingram,
Tolton,
Vrooman,
Ward,
Wilmot,
Wilson.—55.

ABSTENTIONS SIMULTANEES

Ministériels.	Opposition.
Beith,	Johnston (Cardwell),
Cartwright,	Tupper,
Dugas,	Tarte,
Galliher,	Halliday,
Guthrie,	Kendry,
Lemieux,	Monk,
Lovell,	Ganong,
McCool,	Brock,
Proulx,	Seagram,
Ross (Ontario),	Hale,
Sutherland (Essex),	Smith (Wentworth),
Talbot,	Leonard,
Tucker,	Fowler,
Campbell,	Calvin,
Charlton,	Tisdale,
Dyment,	McCormick,
German,	Maclean,
Lavergne (Montmagny),	McIntosh,
Logan,	Lefurgey,
McCarthy,	Porter,
McCreary,	Sproule,
Roche (Halifax),	Gourley,
Russell,	Robinson (Northumberland),
Sutherland (Oxford),	Haggart,
Tobin,	Roddick,
Wright.	Rosamond.

La motion est adoptée; le bill subit l'épreuve de la deuxième lecture et la Chambre se forme en comité, afin de le délibérer.

Sir WILFRID LAURIER : A cette heure avancée de la soirée, je n'ai pas l'intention de renvoyer l'étude d'un bill de cette importance aux délibérations du comité. Je propose donc que le comité lève sa séance, rende compte de l'état de ses travaux et soit autorisé à siéger de nouveau.

M. R. L. BORDEN : Avant que le comité lève sa séance, je tiendrais à savoir du premier ministre s'il est en mesure de nous renseigner sur la question des hypothèques, à laquelle j'ai fait allusion, hier soir.

Sir WILFRID LAURIER : Je regrette de ne pouvoir donner de réponse à mon honorable ami ce soir ; je tâcherai de le faire demain même.

M. R. L. BORDEN : Si le premier ministre veut bien feuilleter le compte rendu des débats, il y constatera que le ministre des Chemins de fer du jour a promis que ces documents seraient déposés sur le bureau de la Chambre des députés, au cours des dix premiers jours de la session.

Le comité rend compte de l'état de ses travaux.

Sur motion de sir Wilfrid Laurier, la Chambre lève sa séance, à onze heures et dix minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 28 avril 1904.

AMENDEMENTS A L'ACTE DES CHEMINS DE FER.

M. E. A. LANCASTER (Lincoln et Niagara) présente le bill (n° 88) amendant l'Acte des chemins de fer de 1903. Il dit: L'objet du bill est de remettre en l'état où elle était avant la session dernière, la loi concernant le remplissage et l'assujettissement des pointes de cœur, rails de protection et aiguilles en vue de protéger la vie des employés du chemin. Jusqu'à l'année dernière, la loi donnait au comité des chemins de fer du Conseil privé le droit de dispenser les compagnies de l'obligation de faire ce remplissage pendant les mois d'hiver, de décembre à avril, mais à la session dernière on a trouvé moyen d'amender la loi de façon à ce que la commission des chemins de fer pourra les exempter entièrement de cette obligation. L'objet du bill que je présente est de permettre à la commission des chemins de fer d'accorder la dispense aux compagnies pendant la période fixée par l'ancienne loi, mais non pas d'abolir l'article entièrement. En résumé, le but de la loi est de remettre la loi en l'état où elle était avant la dernière session.

La motion est adoptée, et le bill est lu une première fois.

INTERPELLATIONS.

PAIEMENTS AUX JOURNAUX DE WINNIPEG.

M. M. J. ROCHE demande :

1. Quel montant a été payé à toutes fins au Free Press, de Winnipeg, par le gouvernement au cours de l'année expirée le 30 juin 1903 ?
2. Aussi, au Der Nordwesten, de Winnipeg ?
3. Aussi, le Loyberg de Winnipeg ?
4. Aussi, au Canada, de Winnipeg ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Mon honorable ami pourrait-il faire sa question plus précise ? Entend-il les paiements faits par le ministère de l'Intérieur ou par tous les ministères en général.

M. W. J. ROCHE : Paiements faits par tous les ministères.

Sir WILFRID LAURIER : Je demanderai que la question reste en suspens.

HOMARDERIES DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. LEFURGEY demande :

1. De nouveaux permis pour l'exploitation de nouveaux établissements de conserves de homard, autres que les deux mentionnés dans une lettre officielle du ministre de la Marine et des Pêcheries, en date du 22 avril 1904, ont-ils été accordes ? Dans l'affirmative, où seront-ils situés et quels sont les noms des personnes auxquelles les permis ont été accordés ?
2. Quelles demandes ont été reçues pour ouvrir de nouveau les établissements fermés depuis deux ans, et quels sont les noms de ces postulants, et la localité où se trouvent ces établissements ?
3. Quelques-unes desdites demandes ont-elles été accordées ? Dans l'affirmative, à qui et dans quelles lcoalités ? Dans la négative, le gouvernement se propose-t-il d'ouvrir de nouveau quelques-uns de ces établissements ?

L'honorable R. PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Non.
2. Même réponse.
3. William Moore, Wood Islands ; William Sudsbury, Sea-View ; William Adams, Sea-View ; John T. McKay, Sea-View ; Arnold Malone, Miscouche.
4. Il n'a été accordé de permis à aucun des établissements mentionnés dans la réponse numéro trois.

PECHERIES ET FABRICATION DES CONSERVES DE HOMARDS A L'ILE DU PRNCE-EDOUARD.

M. LEFURGEY demande :

Dans la lettre de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, en date du 22 avril 1904, se trouve l'énoncé suivant : " Comme explication de l'autorisation de deux nouveaux permis pour la mise en boîte du homard sur la côte orientale de l'Ile du Prince-Edouard, je dois dire qu'après avoir soigneusement examiné des représentations de nature pressante, j'ai constaté que dans les circonstances, les pêcheries de cette région particulière éprouvaient de sérieux dommages à raison du monopole exercé en pratique par les fabricants de conserves de homard qui fixaient les prix à payer pour les homards et obligeaient les pêcheurs à les leur fournir à ces prix."

1. Quelles sont les conventions ordinaires entre les pêcheurs et les fabricants de conserves en ce qui concerne les prix payés et le mode de fixation des prix ?
2. Est-ce que les fabricants de conserves ne conviennent pas avec les pêcheurs d'un prix fixe pour les homards livrés à la fabrique ?
3. Quel était le prix payé par les fabricants de conserves dans la région mentionnée dans ladite lettre du 22 avril 1904, pendant la saison ou l'on s'est plaint du monopole exercé ?
4. Quels étaient les prix moyens payés dans d'autres parties de l'Ile du Prince-Edouard pendant ladite saison ?
5. Où les deux fabriques mentionnées dans ladite lettre du 22 avril 1904 sont-elles ou seront-elles situées sur la côte orientale de l'Ile du Prince-Edouard ?
6. Quels sont les noms des pêcheurs qui ont demandé l'autorisation d'exploiter pour leur compte la mise en boîte du homard dans cette région ?
7. Quels sont les noms des pêcheurs qui étaient forcés de livrer leur pêche aux prix du fabricant de conserves ?
8. Quels sont les noms des particuliers auxquels ont été ou doivent être délivrés les deux permis susdits mentionnés dans ladite lettre du 22 avril 1904 ?

L'honorable R. PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Le ministère ne possède aucuns renseignements

précis qui permettent au ministre de répondre aux questions 1, 2, 3, 6 et 7. La réponse à la question numéro 5 est celle-ci : Une seule demande de permis a été faite à Priest's-Point. En réponse à la question 8 : Un permis à la maison Hughes et Ryan.

PONT DE HILLSBORO, I.P.-E.

M. LEFURGEY demande :

1. Quels montants ont été dépensés pour le pont de Hillsboro, I.P.-E., pendant les années qui ont suivi le commencement des travaux, y compris le coût des études préliminaires, avec indication des années respectives et du montant dépensé chaque année ?

2. Quels montants ont été dépensés pour l'embranchement de chemin de fer sur Murray-Harbour, I.P.-E., pendant les années qui ont suivi le commencement des travaux, y compris le coût des études préliminaires, avec indication des années respectives et du montant dépensé chaque année ?

L'honorable M. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) :

1. Les montants dépensés pour le pont de Hillsboro, I.P.-E., sont comme suit :

1899-1900	$ 6,338 75
1900-1901	92,028 43
1901-1902	177,595 53
1902-1903	459,139 28
1er juillet 1903 au 20 février 1904	231,079 61
	$966,181 60

2. Les montants dépensés sur l'embranchement du chemin de fer de Murray-Harbour sont comme suit :

1899-1900	$ 20,970 86
1900-1901	73,673 03
1901-1902	237,193 73
1902-1903	331,326 20
Du 1er juillet 1903 au 29 février 1904	73,037 06
	$736,200 88

Tout matériel roulant sur l'embranchement de chemin de fer de Murray-Harbour, Ile Prince-Edouard :

1899-1900	$ 7,531 81
1900-1901	41,990 85
1901-1902	35,210 74
1902-1903	9,526 26
Du 1er juillet 1903 au 29 février 1904	15,952 52
	$110,212 18

GAZ ACETYLENE POUR L'ECLAIRAGE DES PHARES.

M. KAULBACH demande :

Existe-t-il en Canada des phares éclairés au gaz acétylène ?

2. Dans l'affirmative, où sont-ils situés ?

3. Dans le négative, est-ce l'intention du gouvernement de se servir de gaz acétylène pour l'éclairage des phares ?

M. PREFONTAINE.

L'honorable R. PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries :

1. Oui.

2. La grève de Manger, dans la Nouvelle-Ecosse ; la Pointe-au-Père, Québec ; le quai Baskin, Ont.; Aylmer, Québec, et les phares sur le Saint-Laurent supérieur, entre Montréal et Kingston.

3. Les réponses aux questions 1 et 2 répondent à cette demande.

ACHAT DE SIGNAUX SOUS-MARINS.

M. KAULBACH demande :

Le gouvernement a-t-il acheté d'une maison ou compagnie de Boston un certain nombre de signaux sous-marins ?

2. Dans l'affirmative, combien ?

3. Quel prix a été payé pour cet objet ?

4. Sur quelle recommandation ont-ils été achetés ?

5. Dans quels pays sont-ils en usage et dans quelle mesure ?

L'honorable R. PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries :

1. Oui.

2. Nous en avons commandé trois.

3. Ils coûtent $1,200 la pièce.

4. Sur la recommandation du sous-ministre, du commandant de la flotte, et du commissaire des signaux.

5. Aux Etats-Unis, et sur les phares entre Newfork et Boston.

BATTERIE C—ARRERAGES DE PAIE.

M. R. L. BORDEN (au nom de M. Sam. Hughes), demande :

1. Le département de la Milice a-t-il publié récemment un avis concernant les arriérés de solde réclamés comme étant dus aux artilleurs de la batterie "C" pour service accompli dans le Sud-Africain ?

2. Quelle est la teneur de cet avis ?

3. Les canonniers de la batterie "C", à qui on a refusé le supplément de solde accordé aux autres corps dans le Sud-Africain, recevront-ils cette solde à présent ?

L'honorable sir WILFRID LAURIER :

1. Oui.

2. Il demande aux anciens artilleurs de la batterie "C" de s'adresser à l'officier commandant l'Artillerie royale canadienne de campagne, pour se faire payer.

3. Cette question se rapporte probablement au supplément de solde différé. Les artilleurs de la batterie "C" ont reçu pendant qu'ils étaient au service en Afrique du Sud une paye plus élevée que leur paye régulière au Canada et conséquemment ils n'ont pas droit au supplément de solde différé.

EMPRUNTS TEMPORAIRES EN SOUFFRANCE.

M. SPROULE demande :

1. Quels sont les montants des emprunts temporaires actuellement en souffrance, y compris

ceux qui ont été dernièrement négociés par le sous-ministre des Finances, M. Courtney, pour faire face à des obligations échues ou à échoir ?

2. Quel est le taux de l'intérêt des deniers empruntés et quelles sont les conditions de remboursement ?

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) :

Il n'y a pas eu d'emprunts temporaires pour payer des intérêts. Tous les emprunts qui ont été faits, l'ont été pour payer le capital des emprunts à échoir et des bons du trésor.

A la date d'aujourd'hui (28 avril 1904) les bons du trésor impayés sont comme suit : Dus le 30 avril 1904, £300,000 négociés le 1er janvier 1904, à 3⅝ d'intérêt. Dus le 6 octobre 1904, £545,000, négociés le 6 avril 1904, à 3¾ pour cent.

Le département du trésor vient de compléter par câble les arrangements pour négocier le 30 avril 1904 des bons du trésor aux conditions suivantes :

2. £400,000 à 3 pour 100 ; échéance le 7 novembre 1904. £55,000 à 2¾ par 100 ; échéance le 7 novembre 1904. Le produit de ces emprunts servira à payer les £300,000 dont il est question plus haut et portera le montant des bons du trésor escomptés à £1,000,000. L'effet de cet arrangement est d'augmenter un peu le montant des bons du trésor escomptés et de réduire considérablement le chiffre de notre dette consolidée.

DEPOT DE RAPPORTS.

Le très honorable sir Wilfrid Laurier dépose le rapport annuel du département des impressions et papeterie de l'Etat et aussi le rapport de la commission d'examen du service civil.

SERVICE DE LA POSTE AUX LETTRES DANS LE DISTRICT DE LA SASKATCHEWAN.

M. T. O. DAVIS (Saskatchewan) : Avant que la Chambre passe aux ordres du jour je désire appeler son attention sur le service de la poste aux lettres dans le district de la Saskatchewan. J'ai reçu aujourd'hui un télégramme du secrétaire de la Chambre de commerce dans ma circonscription électorale. Ce télégramme se lit comme suit :

La chambre de commerce de Rosthern vous prie de vouloir bien demander au directeur général des Postes de hâter le transport des malles ; il n'y en a pas eu depuis le 14 ; retard déraisonnable ; depuis des mois le commerce et le public en général en sont très incommodés. Même chose pour le transport des marchandises ; situation désespérée ; faites tout ce que vous pourrez.

(Signé) DR A. B. STEWART.
Président de la chambre
de commerce de Rosthern.

J'ai reçu aussi pendant les deux ou trois dernières semaines des télégrammes de même genre de la part des chambres de commerce de Prince-Albert et autres endroits. Je comprends parfaitement que la chute de neige extraordinaire que nous avons eue l'hiver dernier a pu être une excuse raisonnable pour la compagnie de ne pas faire le service de malle. Mais j'apprends des mêmes endroits que la compagnie manque de charbon, et que c'est là une des raisons des retards actuels, mais à cette saison de l'année la compagnie est certainement en faute, car bien qu'elle n'ait pas transporté de courriers dans ce district depuis 14 ou 15 jours, des voyageurs particuliers ont pu en transporter. Si des particuliers peuvent transporter la malle je croirais que le directeur général des Postes devrait obliger la compagnie du chemin de fer à faire son service. Je sais que l'inondation a emporté le pont de la Saskatchewan, mais il y a un bateau traversier sur lequel on pourrait passer les sacs à dépêches. La compagnie a un assez bon nombre de locomotives entre Prince-Albert et Saskatchewan, aussi entre Saskatchewan et Lumsden, c'est là je crois que sont les embarras, vu que la vallée de Qu'Appelle est inondée, mais la compagnie pourrait transporter les malles sur des bateaux, si elle voulait s'en donner la peine. La Compagnie du chemin de fer du Pacifique, cependant, ne veut rien faire, et bien que les voyageurs réussissent à passer, elle refuse de transporter les malles et je crois qu'on devrait l'y forcer. J'appelle l'attention du gouvernement à ce sujet et je crois que l'administration des Postes devrait obliger la compagnie du chemin de fer à exécuter son contrat et faire le service pour lequel elle est payée.

MONNAIE DES ETABLISSEMENTS DU DETROIT.

M. W. F. MACLEAN (York-est) : Avant que cette motion soit adoptée, je désirerais appeler l'attention de l'honorable ministre des Finances (M. W. S. Fielding) sur la circulation au Canada de la monnaie des Etablissements du Détroit. Cette monnaie ressemble beaucoup à la monnaie canadienne, et porte sur une des faces une effigie de la reine absolument semblable à celle que l'on voit sur les pièces de monnaie du Canada. Mais celles des Etablissements n'ont pas la même valeur que les nôtres. On me dit que la pièce de 50 sous n'en vaut pas plus que 20, et il semble exister une organisation, je dirai même une conspiration—on assure que c'est une conspiration orientale—pour répandre sur le marché canadien une grande quantité de cette monnaie.

Les maisons de Toronto, de Montréal et autres villes se plaignent de la circulation de ces pièces que dans la hâte du moment, tout le monde accepte, mais lorsqu'on vient à les examiner on constate que c'est de l'argent des Etablissements du Détroit qui a moins de valeur que l'autre. Je crois que le gouvernement devrait protester con-

tre l'usage de l'effigie de la souveraine sur une pièce de monnaie qui n'a pas la valeur voulue, ce qui trompe le public et fait tort aux autres colonies dont le numéraire a la valeur légale. Une protestation du gouvernement du Canada auprès du gouvernement impérial aurait peut-être bon effet. Cette pièce de 50 sous devrait être beaucoup plus épaisse ou elle devrait porter un marque distincte, un trou carré par exemple comme celui que l'on voit au centre des pièces de monnaie chinoise. Il est important que le gouvernement prenne quelques moyens de nous protéger contre cette monnaie. Je voulais demander simplement à l'honorable ministre des Finances (M. W. S. Fielding) s'il ne croit pas qu'il serait bon de protester auprès du gouvernement impérial contre la circulation de cette monnaie sans valeur qui ressemble tant à la monnaie canadienne.

L'honorable M. FIELDING (ministre des Finances) : Je crains beaucoup que nous ne soyons pas bien venus à protester contre l'action d'une autre colonie qui a le droit de régler à sa guise l'émission de son numéraire. S'il y a une similitude dangereuse entre le numéraire des Etablissements du Détroit et le nôtre, peut-être pourrions-nous adopter nous-mêmes quelques changements dans la frappe de notre monnaie. Personne n'est obligé d'accepter l'argent monnayé qui n'a pas cours légal, et tout le monde a le droit de le refuser, mais je sais que dans la pratique ordinaire des affaires cela ne se fait pas. Dans le commerce on accepte même celui des Etats-Unis. J'étudierai sérieusement la question et si la similitude entre nos pièces de monnaie et celles des Etablissements du Détroit est réellement dangereuse, nous trouverons peut-être quelques moyens de résoudre la difficulté.

ORDRE DU JOUR.

M. l'ORATEUR : Me sera-t-il permis de saisir cette occasion de demander aux honorables députés d'observer plus de décorum pendant les séances ? Je regrette d'avoir à dire que l'habitude de parler haut dans la Chambre se répand tous les jours. Il est très déplaisant pour l'Orateur d'avoir à parler à tue-tête pour se faire entendre. Ce n'est pas une manière convenable de parler et certainement on ne devrait pas mettre l'Orateur dans cette obligation. Les députés parlent si haut dans la Chambre que leur exemple est suivi par les spectateurs dans les tribunes. Ceux qui sont en bas parlent si fort que, naturellement, ceux qui sont en haut suivent leur exemple. Je demande donc en grâce à tous les honorables membres de cette Chambre de vouloir bien observer un meilleur décorum.

CHEMIN DE FER GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre en comité sur le bill (n° 72) amendant l'Acte du chemin de fer transcontinental national.—Le très honorable sir Wilfrid Laurier.

M. MACLEAN.

1. Le contrat passé entre Sa Majesté et la Compagnie dite " The Grand Trunk Pacific Company " (ci-après appelée " la Compagnie du Pacifique "), à la date du dix-huitième jour de février 1904, et dont copie forme l'annexe du présent acte, est par le présent ratifié et confirmé et déclaré lier légalement Sa Majesté et la Compagnie du Pacifique ; et Sa Majesté et la Compagnie du Pacifique du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada (ci-après appelée la " Compagnie du Grand-Tronc "), ainsi que tous les autres intéressées, sont par le présent autorisés à faire tout ce qui est nécessaire pour donner plein et entier effet aux stipulations dudit contrat et aux dispositions du présent acte.

M. R. L. BORDEN : En examinant l'article premier de ce bill, je constate que certains mots contenus dans le deuxième article de la loi de l'année dernière ont été omis, par inadvertance sans doute, du premier article de ce bill que nous discutons. Si mon honorable ami le ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) veut examiner l'article de la loi de l'année dernière, il verra qu'il se lit comme suit :

2. Le contrat dont copie forme l'annexe du présent acte et ci-après appelé " contrat ", est ratifié et confirmé et déclaré lier légalement Sa Majesté et ladite " Grand Trunk Pacific Railway Company " (ci-après appelée la compagnie), sauf les dispositions du présent acte ; et Sa Majesté et la Compagnie sont autorisés à faire tout ce qui est nécessaire pour donner plein et entier effet au contrat et aux dispositions du présent acte.

Je demanderais que le premier article de ce bill fut modifié par l'insertion après le mot " compagnie " qui apparaît dans la sixième ligne, des mots " sauf les dispositions de la loi du transcontinental national et du bill actuel ".

L'honorable M. FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Je n'aimerais pas à modifier, sans bien y songer, ce bill qui a été rédigé avec beaucoup de soin, mais je suis prêt à étudier la proposition de mon honorable ami, et je lui demanderai de vouloir bien lui-même considérer que la demande qu'il fait est nécessaire ou non, vu que ce bill n'est qu'un amendement au premier bill, dont les termes et conditions, à part les changements qui y seront faits par le bill actuel, resteront en vigueur et seront applicables à la nouvelle convention.

M. R. L. BORDEN : Je ne sais pas si je comprends bien le ministre de la Justice. Acceptera-t-il que les mots " sujet aux stipulations de cet acte " soient insérés dans le nouveau bill, vu qu'ils sont dans le premier ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Oui. Cependant, je reconnais l'importance des remarques de mon honorable ami, et s'il est nécessaire d'en tenir compte afin de rendre le bill plus clair, je ne m'y opposerai pas. Nous ne pouvons pas terminer ce bill ce soir,

et j'étudierai la question d'ici à la prochaine séance de la Chambre.

M. R. L. BORDEN : Je ne ferai pas ma motion maintenant afin de donner à l'honorable ministre le temps d'étudier la question.

L'honorable M. FITZPATRICK : Ce bill a été préparé avec beaucoup de soin et je ne voudrais sans y songer sérieusement, y ajouter ou en retrancher quelque chose maintenant.

M. R. L. BORDEN : Je comprends que ce bill a été préparé avec beaucoup de soin, mais je crois que les mots que j'ai proposés sont nécessaires pour plus de sûreté. J'aurais pensé qu'on ne pouvait y faire d'objections sérieuses. Cependant, l'explication du ministre de la Justice me satisfait, et je compte qu'il va étudier la question.

L'honorable M. FITZPATRICK : Ne vaudrait-il pas mieux pendant que nous sommes sur l'article premier, étudier le contrat paragraphe par paragraphe.

M. R. L. BORDEN : Nous serons toujours obligés de finir par l'étudier, et je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas nous y mettre tout de suite.

L honorable M. FITZPATRICK : Nous ne pourrions pas donner d'effet à cet article sans étudier le contrat.

M. R. L. BORDEN : Le contrat vient immédiatement après l'article 1, et il faut l'étudier en même temps que cet article.

1. Le contrat passé entre Sa Majesté et la Compagnie dite "The Grand Trunk Pacific Railway Company" (ci-après appelée "la Compagnie du Pacifique"), à la date du dix-huitième jour de février 1904, et dont copie forme l'annexe du présent acte, est par le présent ratifié et confirmé et déclaré lier légalement Sa Majesté et la Compagnie du Pacifique ; et Sa Majesté et la Compagnie du Pacifique et la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada (ci-après appelée la "Compagnie du Grand Tronc") ainsi que tous les autres intéressés, sont par le présent autorisés à faire tout ce qui est n écessaire pour donner plein et entier effet aux stipulations dudit contrat et aux dispositions du présent acte.

Attendu qu'il a été passé et conclu entre Sa Majesté le Roi d'une part, et sir Charles Rivers-Wilson et autres, agissant de la part de la compagnie dite "The Grand Trunk Pacific Railway Company", un contrat portant la date de vingt-neuvième jour de juillet 1903, et ayant pour objet la construction et la mise en service, aux termes et conditions énoncés et exprimés audit contrat, de la ligne de chemin de fer qui y est décrite ;

Et attendu que ledit contrat a été subséquemment ratifié par un acte du parlement du Canada, chapitre soixante et onze des Statuts de 1903, connu sous le titre de l'Acte du chemin de fer National Transcontinental.

Et attendu que les parties aux présentes ont convenu, sauf ratification par le parlement du Canada, d'apporter audit contrat certaines modifictions ;

A ces causes, le présent contrat fait foi que lesdites parties ont arrêté et stipulé entre elles les conventions qui suivent :

1. Nonobstant les stipulations convenues audit contrat, le délai fixé pour le parachèvement de la division ouest dudit chemin de fer sera et est par les présentes prorogé jusqu'au premier jour de décembre 191, et le paragraphe dix dudit contrat est modifié en conséquence, et le mot "grèves" y est inséré après le mot "inondations", à la septième ligne.

M. W. G. ROCHE : M. le président, j'ai quelques remarques à faire au sujet de cet article par lequel on propose de prolonger les délais, mais elles seront très courtes. Lorsqu'il a présenté ce deuxième contrat à la Chambre, l'honorable premier ministre n'a virtuellement pas donné d'autre raison justifiant cette prolongation de délais que la raison que la Compagnie du Grand Tronc a demandé cette prolongation. Pour ma part, je veux protester de toutes mes forces contre ces délais surtout contre tout retard dans la construction de la division des prairies. Vu qu'il y a déjà une année de perdue, j'aurais été disposé à concéder une prolongation de délais dans la construction de la section des montagnes, et si cet article ne devait s'appliquer qu'à cette action, il faudrait le dire clairement. L'honorable premier ministre nous a dit l'année dernière que l'augmentation du trafic dans l'Ouest rendait la construction de ce chemin urgente et que, conséquemment, nous ne pouvions pas attendre les explorations et autres renseignements. Mais cette année, le premier ministre en nous proposant les amendements au contrat ne nous a donné, concernant cet article 1, que les explications suivantes :

La première de ces modifications se rattache au délai fixé pour la construction du chemin, et voici la proposition à laquelle nous demandons aujourd'hui au parlement de donner son assentiment.

Nonobstant les stipulations contenues dans ledit contrat, le délai fixé pour le parachèvement de la division de l'ouest dudit chemin sera et est par les présentes prorogé jusqu'au premier jour de décembre 1911, et le parachèvement dudit contrat est modifié en conséquence, et le mot "grèves" y est inséré après le mot "inondations," à la septième ligne.

L'article 10 du contrat, soumis au parlement, à la dernière sesion, stipule que la construction de la section occidentale du chemin s'étendant de Winnipeg à l'Océan Pacifique, devra s'effectuer au cours d'une période de cinq ans à dater du 10 décembre 1903. La compagnie a pensé que le délai fixé était peut-être trop court et la seule modification qu'elle nous a demandé de faire subir au contrat c'est que, advenant qu'elle manque à l'exécution de cette stipulation du contrat, le dépôt de $5,000,000 ne sera pas confisqué. Voici la teneur de sa demande :

"Le délai pour la construction de la division de l'ouest, fixé au 1er décembre 1908, est trop court, à notre avis. La confiscation du dépôt ne devrait pas être au moins la conséquence de ce que les travaux n'auront pas été parachevés dans le délai fixé."

Nous n'avons pas pleinement acquiescé à cette demande, mais nous avons stipulé une prolongation de délai de trois ans, de sorte que la compagnie ne sera tenue de compléter sa ligne que le 1er décembre 1911.

Voilà toutes les concessions que nous avons consenties, sauf que, aux différentes causes légitimes de délai, telles que, inondations, dissensions intestines, etc., nous avons ajouté le mot "grèves." J'en suis convaincu, les honorables députés de la gauche donneront volontiers leur adhésion à cette modification du contrat.

La seule raison que l'honorable premier ministre a donnée pour cette prolongation de délais a été que la compagnie croyait qu'un délai de trois ans serait nécessaire. La compagnie ne faisait pas d'objections très fortes à la limite de 5 ans, mais le premier ministre a cru qu'il était bon d'accorder trois ans de plus, ce qui fait qu'il jette au vent toutes les raisons qu'il apportait l'année dernière en faveur de la construction immédiate. Comme représentant des territoires de l'ouest je désire ardemment la construction immédiate de ce chemin afin de soulager les besoins de la population de l'ouest le plus vite possible. Je proteste donc contre cette prolongation de délais en tant qu'ils se rapportent à la construction du chemin dans les prairies. Je ne vois pas de raisons pour lesquelles le chemin de fer ne serait pas construit dans les prairies dans le temps fixé par le bill de l'année dernière. La Compagnie du Pacifique n'a pas pris cinq ans pour construire son chemin dans les prairies à une époque où on ne possédait pas tous les avantages d'aujourd'hui pour construire les chemins de fer rapidement. Il est possible qu'il faudra plus de temps pour construire la section des montagnes, mais celle dans les prairies, dans la zone de production du blé, pourrait facilement être achevée pour le premier décembre 1908. Je demanderai aussi à l'honorable ministre de la Justice si le gouvernement ne pourrait pas nous renseigner sur la route que suivra le chemin à l'ouest de Winnipeg. La compagnie a fait faire des études de terrain dans le cours de l'année dernière et nous aimerions à savoir si les ingénieurs ont fait des rapports indiquant le trajet que la voie devra suivre, ou est-ce l'intention du gouvernement de tenir cette route cachée jusqu'après les prochaines élections générales. Dernièrement les candidats libéraux dans la province du Manitoba ont parcouru le pays avec des cartes prétendant indiquer le tracé projeté du Grand-Tronc-Pacifique, et naturellement chaque candidat montre par sa carte que le chemin doit traverser son propre comté. La chose est absurde, mais elle ne sert pas moins d'appât pour tromper les électeurs. Un journal libéral de l'ouest des plus importants est allé même jusqu'à dire qu'il était au pouvoir des électeurs de dire par où le chemin devrait passer, et que le résultat des élections ferait connaître dans une grande mesure leurs opinions en la matière. C'est très franc, mais en même temps c'est très cynique et faux. Je demande donc que l'on n'attende pas après les élections générales pour fixer le tracé du chemin, et je prétends que ce bill ne devrait pas être adopté tant que le gouvernement n'aura pas déclaré par où doit passer le chemin à l'ouest de Winnipeg. Le gouvernement devrait au moins nous dire si le chemin passera au nord ou au sud de la voie du Canadian-Northern. L'année dernière lorsque nous avons demandé à l'honorable député de Simcoe-nord (M. McCarthy), qui était chargé de présenter le bill de nous dire si le chemin doit passer au nord ou au sud du Canadian-Northern, il nous a répondu qu'il n'était pas certain de la chose mais il nous a dit que c'était au nord ; et lorsque nous fîmes remarquer que la carte publiée par le Grand Tronc traçait le chemin au sud, il a admis franchement que tant que les études de terrain ne seraient pas faites, la chose ne pouvait être décidée. Si le gouvernement demande cette prolongation de délais pour la section des montagnes qu'il le dise, mais je ne vois aucune raison valable qui empêche la construction en 5 ans de la section des prairies où le chemin de fer doit être construit le plus tôt possible.

M. FITZPATRICK : L'honorable député comprendra qu'il sera dans l'intérêt de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de terminer la section des prairies le plus tôt possible, parce qu'on a toujours dit dans cette Chambre que c'était cette section qui par le trafic local rapporterait les plus grosses recettes. Le premier contrat dit que la section des prairies devra être terminée en 5 ans à partir du premier décembre 1903, et il dit aussi que la compagnie devra déposer un cautionnement de $5,000,000 qui sera confisqué au cas où le chemin de fer ne serait pas terminé de Winnipeg à la côte du Pacifique et pourvu du matériel nécessaire à toute la ligne. Ceux qui ont fait ce dépôt ne voudraient pas, naturellement, qu'il fût confisqué dans le cas où ils ne pourraient pas se conformer aux termes stricts du contrat, et ils nous ont demandé que le cautionnement ne soit pas confisqué au cas où le chemin ne sera pas terminé dans la période convenue. Nous avons cru qu'il serait infiniment préférable pour les intérêts du pays d'avoir un cautionnement, mais de prolonger les délais, et de déclarer que le dépôt ne sera pas confisqué si le chemin est construit d'ici à huit ans. Mon honorable ami (M. W. G. Roche) nous a parlé de la construction rapide du chemin de fer Canadien du Pacifique, et je lui demanderai de bien vouloir se rappeler que s'il était de l'intérêt du chemin de fer Canadien du Pacifique de construire son chemin aussi rapidement que possible, il sera aussi de l'intérêt de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de terminer cette partie de son chemin le plus tôt possible. Mon honorable ami se rappellera que la Compagnie du Pacifique avait dix ans pour construire son chemin. Dans le fait, le premier coup de bêche

sur la ligne principale a été donné le 2 mai 1881 et la dernière carvelle a été enfoncée le 7 novembre 1885. Le premier train venant de l'ouest est arrivé à Montréal le 12 juillet 1886, soit un peu plus de 5 ans après que le chemin de fer eût été commencé, et je suis bien certain qu'avec les avantages qui existent aujourd'hui pour construire un chemin de fer dans l'ouest, le chemin actuel sera terminé dans le même espace de temps. Cela n'empêche pas que ceux qui versent un cautionnement de $5,000,000 ont le droit de prendre certaines précautions afin que ce cautionnement ne soit pas confisqué pour non-exécution du contrat, c'est-à-dire s'ils ne complètent pas dans les délais fixes tout le chemin, non pas en partie mais tout, construction, outillage et matériel, enfin un chemin prêt à être exploité. Dans ces circonstances, je crois que mon honorable ami admettra que leurs demandes étaient très raisonnables. Le choix de la route devra se faire de la même manière et dans les conditions ordinaires que l'a fait la compagnie particulière. Dans son propre intérêt la compagnie s'efforcera de tracer son chemin de façon à retirer les plus grands bénéfices possibles du trafic local. D'un autre côté le gouvernement aura son mot à dire au sujet de ce tracé, et il sera de son devoir de l'arrêter au point de vue de l'intérêt général du pays comme au point de vue des intérêts locaux.

M. W. G. ROCHE : Le ministre de la Justice voudra-t-il lire cette partie du bill où il est dit que le gouvernement devra approuver le tracé du chemin dans la province du Manitoba ? Je crois que cette approbation devrait se rapporter aussi aux Territoires du Nord-Ouest.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'article 122 de l'Acte général des chemins de fer s'applique à ce chemin comme à tout autre chemin de fer particulier, et pas un mille n'en peut être construit sans que les plans et le tracé aient été déposés au bureau du ministre des Chemins de fer, et aient reçu son approbation au nom du gouvernement. De sorte que le gouvernement aura autorité sur tout le chemin. Conséquemment, il sera dans l'intérêt de la compagnie de tracer son chemin de façon à ce qu'il soit pour le plus grand avantage au pays et tout en développant la plus grande somme possible de trafic local. Il sera aussi du devoir du gouvernement de veiller à ce que ce tracé du chemin ne soit pas fait seulement au point de vue des avantages à retirer du trafic local, mais au point de vue des intérêts du pays tout entier. Il sera de notre devoir de veiller à ce que ces deux intérêts soient harmonisés, et je suis bien certain que dans le choix du tracé du chemin le gouvernement ne se contentera pas seulement de considérer ces deux intérêts, celui de la compagnie au point de vue des recettes possibles du chemin et celui de tout le pays, mais qu'il portera aussi une grande attention aux intérêts de la population du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. Il est impossible pour le moment de dire exactement où le chemin devra passer. La saison des travaux était très avancée l'automne dernier lorsque le parlement a adopté le bill, et il a été impossible de faire beaucoup d'ouvrage. Il n'est pas à ma connaissance que la compagnie ait fait au gouvernement aucuns rapports relativement à ses intentions concernant le tracé de la ligne.

M. W. ROCHE : Je conteste la prétention de l'honorable ministre qu'il serait dans les intérêts de la compagnie de construire ce chemin le plus tôt possible. Sir Charles Rivers-Wilson a déclaré que la responsabilité de la compagnie ne commencera que lorsque le chemin sera achevé, et je crois alors qu'il sera à l'avantage de la compagnie d'en retarder l'achèvement aussi longtemps que possible, pourvu qu'elle le termine avant huit ans. Le ministre de la Justice a parlé du parachèvement de tout le chemin, mais moi je parle de la partie la plus importante de tout le chemin, la section des prairies. Je ne m'oppose à ce qu'une certaine prolongation de délais dans la construction de la section des montagnes, mais je m'oppose à ce que cette prolongation s'applique à la construction des mille milles de prairie qui sont de construction facile et où on a besoin d'un soulagement immédiat. Je crains donc que vu que la responsabilité de la Compagnie du Grand Tronc ne commence que lorsque le chemin sera terminé, elle ne soit très pressée de le construire.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je n'admets pas du tout que la compagnie ne soit responsable qu'après le parachèvement du chemin. C'est la responsabilité du gouvernement qui ne commence que lorsque le chemin est achevé, mais non celle du Grand-Tronc-Pacifique. Je ne m'occupe pas de l'interprétation que sir Charles Rivers-Wilson donne au contrat ; je m'occupe du sens même des mots et de l'interprétation que nous allons lui donner nous-mêmes. Peu m'importe quelle interprétation sir Charles Rivers-Wilson peut avoir donnée au contrat à une assemblée de ses actionnaires. L'important est l'interprétation que le gouvernement y donnera. Je ne veux pas séparer les deux parties du chemin plus qu'il n'est nécessaire ; je veux les traiter comme un seul tout. Au sujet de la confiscation, la division du centre qui produira les revenus sera traitée comme celles que l'on considère comme moins productrices.

J'entends considérer comme un seul tout la section qui s'étend depuis Winnipeg jusqu'au littoral du Pacifique, et je prendrai soin qu'on ne se départe pas de cette ligne de conduite. Evidemment, il sera de l'intérêt du Manitoba et du Nord-Ouest que la section dse prairies soit construite au plus tôt. Certes, la compagnie ne demande pas mieux. D'un autre côté, dans l'intérêt du public en

général, il faut construire dans le plus court délai la section qui reliera Winnipeg à la côte du Pacifique ; c'est ce que nous désirons. Nous ne voulons pas établir une distinction entre les deux parties de cette section ni créer l'impression qu'à nos yeux, l'une est d'une importance immédiate et vitale et l'autre d'un intérêt éloigné. Notre désir est de voir construire aussi rapidement que possible toute la voie ferrée et, en accordant ce délai raisonnable, nous caressons l'espoir que la compagnie comprendra que la population canadienne souhaite que la ligne entière entre le littoral du Pacifique et Winnipeg soit construite au plus tôt.

M. MACLEAN : Laissant un instant de côté la question du parachèvement du chemin, le ministre ne peut-il pas apprendre à la députation et au public la date probable du commencement des travaux?

L'honorable M. FITZPATRICK : Nous désirons, et le contrat exige, que les travaux commencent tout de suite.

M. MACLEAN : Qu'est-ce que le ministre veut dire par tout de suite ? Ne peut-il pas nous rendre un compte provisoire de l'état des travaux ou nous fournir des éclaircissements sur les mesures adoptées par le Grand-Tronc-Pacifique pour entamer immédiatement l'entreprise ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Je n'ai pas d'autres renseignements que ceux que j'ai obtenus fortuitement à l'effet que des brigades d'ingénieurs ont exploré le pays sur une certaine distance à l'est et à l'ouest de Winnipeg. Ces nouvelles courent la rue et mon honorable ami les connaît aussi bien que moi, mais je ne puis pas me porter garant de leur exactitude. A mes yeux, à moins d'une convention obligatoire—liant le pays comme la compagnie—nous ne pouvons pas espérer que cette dernière entreprendra les travaux sur une grande échelle.

M. MACLEAN : Ce contrat, une fois ratifié, obligera-t-il la compagnie ?

M. FITZPATRICK : Que l'honorable député lise le contrat, il constatera que nous exigeons qu'il soit approuvé, d'abord, par les actionnaires du Grand Tronc avant d'être soumis à la Chambre. Ayant obtenu le consentement du Grand-Tronc-Pacifique et l'acquiescement du Grand Tronc, nous demandons à la députation de ratifier la convention.

M. BOYD : Il me semble que le ministre n'a pas fourni de raisons valables de prolonger le délai fixé pour la construction de la partie du chemin dont parle le député de Marquette (M. W. J. Roche). Chacun sait que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a construit son réseau à travers les prairies sur le pied d'un mille par jour. S'il y va de l'intérêt de la population, comme nos adversaires le prétendent, que le chemin entier soit achevé au plus tôt, il faudrait mettre à chef, sans aucun délai, la construction de cette section, la plus plantureuse, celle qui, à leur avis, justifie surtout l'établissement de cette ligne. Je ne comprends pas pourquoi le gouvernement prolonge le délai fixé pour la construction. Assurément, le ministre n'a pas motivé d'une manière satisfaisante le délai accordé à la compagnie. Il est certain que la voie projetée sera un bienfait pour certaines parties de l'ouest. On m'a montré sur la carte deux ou trois endroits différents que cette ligne desservira en partant de Winnipeg, au dire des partisans du gouvernement, et certes, si elle passe par ces endroits, elle fera un bien incalculable. Aussi, je ne sais pas pourquoi le gouvernement accorde à la Compagnie un délai supplémentaire de trois annéees pour permettre d'établir cette voie ferrée, principalement lorsque je considère qu'on pourrait lui faire traverser les prairies en deux ans, ou en trois ans au plus. Sans être en faveur de ce projet—je l'ai prouvé clairement à la dernière session lorsque j'ai proposé une motion favorisant le prolongement à travers le continent d'un chemin de fer national, motion que le parti conservateur a appuyée unanimement et que le parti libéral en bloc a repoussée sans être en faveur de ce projet, dis-je, je ne comprends pas pourquoi le gouvernement accorde cette prolongation de délai.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'honorable député ne se rend-il pas compte qu'un intérêt égoïste engagera la compagnie à construire avec la plus grande célérité son réseau à travers les prairies ?

Le représentant de Marquette a parlé des responsabilités du gouvernement. D'après l'interprétation que je donne au contrat, le gouvernement n'est tenu de garantir le remboursement des obligations de la compagnie qu'après le parachèvement du chemin —après qu'il aura été construit depuis le littoral du Pacifique jusqu'à Winnipeg et utilisé d'une extrémité à l'autre. Si, comme nous le croyons, nous avons établi une solidarité entre le Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique, la compagnie aura intérêt à terminer le chemin au plus tôt, car dans l'intervalle, à moins que l'Etat ne consente à lui prêter la main, elle sera tenue de trouver les fonds nécessaires à la réalisation de toute l'entreprise. Par conséquent, dans son intérêt propre, elle construira ce tronçon de la voie dans le plus court délai possible.

M. COCHRANE : Pourquoi ne pas fixer le délai à quatre ans, si la compagnie et le public sont également intéressés à la construction rapide du chemin ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Parce que cela n'est pas nécessaire.

M. COCHRANE : Le ministre compte que l'égoïsme de la compagnie la portera à établir la voie ferrée dans le plus court délai

possible. Dans ce cas, pourquoi le contrat ne fixerait-il pas ce délai ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Je compte sur un mobile qui, à ma connaissance, a toujours produit son effet—l'égoïsme des grandes compagnies.

M. COCHRANE : Le parti libéral adopte une nouvelle doctrine.

M. R. L. BORDEN : Si le ministre repose toute sa confiance en cela, il pouvait biffer d'autres passages du contrat, par exemple, la clause concernant l'exploitation du chemin. Pourtant, ces passages n'ont pas été éliminés.

Je suis porté à croire que les promoteurs de l'entreprise n'ont guère sollicité instamment la prolongation de délai mentionnée ici. C'est du moins ce que j'infère de la correspondance. Ainsi que le représentant de Marquette l'a fait observer, ils ont seulement suggéré ici :

La date du 1er décembre 1908 ayant été assignée pour le parachèvement de la division de l'ouest, ce délai paraît trop court. Du moins, le dépôt ne devrait pas être confisqué, si les travaux n'étaient pas achevés à la date fixée.

On remarque que la compagnie n'insiste pas, elle ne fait que glisser. Au reste, il ne faut pas perdre de vue qu'elle s'est prémunie amplement contre les obstacles qu'elle pourrait rencontrer au cours des travaux. Ainsi, l'article 10 du contrat stipule :

Les opérations du tracé et de la construction de ladite division de l'ouest seront mises en train sans délai aussitôt que le présent contrat aura reçu la ratification du parlement du Canada et seront poussées avec la plus grande diligence et parachevés dans les cinq ans qui suivent le premier décembre 1903, à moins d'empêchements par force majeure ou provenant du fait des ennemis du souverain, de troubles intérieurs, d'épidémies, d'inondations ou autres causes indépendantes de la volonté de la compagnie.

A ces empêchements, on ajoute maintenant les "grèves", de sorte que la compagnie est protégée contre tous les obstacles imaginables qui pourraient surgir pour entraver le parachèvement du chemin dans le délai fixé. Mon honorable ami dit que le chemin de fer Canadien du Pacifique a été fini en quatre ans, bien qu'un délai beaucoup plus long eut été accordé.

L'honorable M. FITZPATRICK : En cinq ans.

M. R. L. BORDEN : Je croyais que les travaux avaient duré de 1881 à 1885.

L'honorable M. FITZPATRICK : Si on calcule le temps écoulé entre le premier coup de bêche et l'enfoncement de la dernière carvelle, la voie ferrée a été prête à être exploitée en moins de cinq ans.

M. R. L. BORDEN : Je m'en rapporte à la parole du ministre. Le chemin fut mis en exploitation en moins de cinq ans. De nos jours, il est plus facile qu'alors d'établir une voie ferrée. J'imagine qu'aujourd'hui, au Nord-Ouest, les facilités sont plus grandes, les matériaux plus à la portée des constructeurs. De plus, il me semble que, depuis vingt-cinq ans, l'art de la construction des chemins de fer doit avoir accompli des progrès immenses. Or, puisqu'on a pu terminer en près de quatre ans et mettre en exploitation en moins de cinq ans le chemin de fer Canadien du Pacifique, pourquoi accorder un si long délai pour parachever cette ligne ? D'importantes questions se présentent. D'abord, quel délai accorderez-vous pour mettre la dernière main à la section de Winnipeg au littoral ? En deuxième lieu, s'il faut prolonger le délai, n'aurait-il pas valu mieux exiger que certaines parties de la ligne fussent parachevées dans le délai strictement nécessaire ? Je ne perds pas de vue qu'on projette d'établir une ligne aboutissant aux deux océans ; c'est à ce point de vue là que je me place. Pourtant, même en envisageant l'entreprise sous ce jour-là, il ne faut pas être aveugle au point de ne pas voir qu'en ce qui a trait au transport, le gros des marchandises d'ici à plusieurs années se dirigera vers l'est. Par conséquent, vérité que le représentant de Marquette a fait ressortir, il est plus urgent de construire la section des prairies que la section des montagnes.

Loin de moi l'idée d'amoindrir l'importance de cette dernière ; cependant, il faut se rendre à l'évidence et accorder un délai plus prolongé pour la construction de la section des montagnes, si ce travail offre de plus grandes difficultés. Dans les circonstances, le gouvernement aurait agi sagement, ce semble, lorsqu'il a retouché cette clause, en faisant entrer en ligne de compte l'importance relative des deux sections. La date du parachèvement de celle de l'est dépend uniquement du gouvernement qui peut la construire aussi rapidement que le permettront les ressources du pays. Il faudra ensuite pour la relier à la division de l'ouest, construire le chaînon désigné sous le nom de section des prairies. D'après la lettre du contrat, la compagnie a huit années pour mettre à chef la construction de la ligne entre Winnipeg et Edmonton. Dans laquelle mesure ce délai est-il raisonnable ? Le ministre de la Justice possède-t-il des données sur ce qui constituerait un délai suffisant pour l'établissement de la section des prairies ? Si je considère la prolongation du délai qu'on veut accorder et les restrictions dont l'article 10 du premier contrat entoure la responsabilité de la compagnie, il me semble que le gouvernement devrait faire connaître à la Chambre l'opinion des experts quant à la longueur du chemin que la compagnie pourrait construire en une année. Ceux qui se prétendent versés dans ces questions—et dont l'expérience est certaine-

ment plus grande que la mienne—laissent entendre que trois années suffiraient pour construire le chaînon de Winnipeg à Edmonton, pourvu qu'aucun des obstacles énumérés dans l'article 10 du premier contrat n'entravât la compagnie. Ces obstacles ne comptent pas, puisque l'article 10 stipule formellement qu'on tiendra compte des retards causés par des empêchements indépendants de la volonté de la compagnie. Par conséquent, elle a huit ans de délai, d'après la lettre du contrat, huit ans de travail utile pour mener à bonne fin non seulement la construction de la ligne jusqu'au littoral, mais l'établissement du tronçon de Winnipeg à Edmonton.

Avant de demander à la Chambre d'adopter une partie si importante du contrat, je conseille de nouveau au ministre de la Justice de nous faire connaître l'opinion des experts. Je n'entends pas réveiller le passé ; pourtant il ne serait pas hors de propos de rappeler au ministre de la Justice ainsi qu'au premier ministre que ce dernier s'est exprimé d'une façon catégorique sur ce sujet l'an dernier. Je ne citerai pas de longs passages du discours de mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier), car il n'aime pas les citations copieuses. Je me contenterai de quelques lignes pour mieux expliquer ma pensée. Il a dit :

> Or, nous posons en principe—nous en rapportant au jugement de nos amis et de nos adversaires—qu'il sera construit un chemin de fer transcontinental et qu'il aboutira à un port canadien sans avoir dépassé la frontière en aucun point de son parcours. Nous ajoutons que le chemin de fer est indispensable à la liberté de notre commerce.

Et plus loin :

> A quoi songez-vous donc lorsqu'il est si évident que le commerce du Canada est sous la tutelle des Etats-Unis ?

Ailleurs, encore :

> Cependant, nos amis de la gauche savent que ce privilège——

Le privilège du transport en transit :

—ne tient qu'à un fil, comme l'épée de Damoclès.

Eh bien, si l'épée de Damoclès est suspendu au-dessus de nos têtes, et si nous pouvons la décrocher avant quatre ans, comme le déclare le ministre de la Justice, pourquoi nous reposer de ce soin sur l'intérêt de la compagnie ; pourquoi ne pas lier celle-ci par une stipulation légitime, s'il faut en croire cette déclaration ? C'était un besoin urgent l'an dernier non pas uniquement en ce qui avait trait à la division de l'ouest, mais au point de vue de la ligne entière—je m'occuperai un peu plus loin de la division de l'est. Au lieu d'insister comme l'an dernier sur l'urgence de l'entreprise et de faire preuve d'une hâte fébrile, le gouvernement propose une modification que les initiateurs du projet ne semblent pas réclamer avec beaucoup d'instance et qui prolonge de trois années le délai fixé pour le parachèvement du chemin. Or, si le premier ministre avait raison l'an dernier—et il a mis sa fortune politique en jeu—je soutiens que rien ne justifie la prolongation du délai qu'accorde le présent projet de loi.

De plus, je rappellerai au ministre de la Justice que, dans sa réponse au député d'York-est (M. Maclean) concernant le commencement des travaux, il semble avoir perdu de vue que le Grand-Tronc-Pacifique devait entreprendre les opérations du tracé et de la construction aussitôt après l'adoption de la loi de la dernière session. Cela ne souffre aucun doute. Le parlement ratifia la convention le 24 octobre de l'année dernière et, le lendemain, la compagnie aurait dû commencer les opérations du tracé et de l'établissement de la division de l'Ouest. Ainsi, la question du représentant d'York-est était tout-à-fait pertinente et le ministre de la Justice aurait dû y répondre plus clairement.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne m'oppose aucunement à ce que mon honorable ami (M. R. L. Borden) cite des extraits du discours que j'ai prononcé en proposant ce projet de loi. Car, si je dois m'en rapporter à ce qu'il dit, j'en ai fait un néophyte. On dirait que je l'ai convaincu de la nécessité de construire cette ligne immédiatement—non pas demain, après-demain, ni plus tard, mais tout de suite. Mon honorable ami repoussait cette idée l'an dernier. Du reste, si je dois ajouter foi à ses paroles, non seulement, il est converti, mais à l'instar de tous les néophytes, il brûle d'un zèle intempestif. Non content de convenir que les travaux doivent commencer immédiatement, il veut les pousser à tort et à raison sans tenir compte des résultats qui pourraient en découler pour les entrepreneurs.

Le motif qui nous a portés à nous accorder cette prolongation de délai me paraît assez légitime. En vertu de la loi de la dernière session, le Grand Tronc devrait mener cette entreprise à bonne fin en cinq ans. La Compagnie du Pacifique Canadien avait eu un délai de dix ans. Cependant, elle crut avantageux d'accélérer les travaux, comprenant que plus tôt la voie serait mise en exploitation, plus tôt elle toucherait des recettes, et que ses bénéfices seraient d'autant plus grands. Le même raisonnement s'applique au cas présent. S'il en est ainsi, s'il y va de l'intérêt de la compagnie de hâter le parachèvement de la voie ferrée, pourquoi ne pas lui accorder un délai prolongé. On doit prévoir les résultats des engagements qu'on prend. Dans le présent cas, la compagnie s'engageait à déposer $5,000,000 qui pouvaient être confisqués si l'entreprise n'était pas menée à bonne fin dans le délai convenu. C'est une forte somme que $5,000,000, même pour une grande corporation comme la Compagnie du Grand Tronc. La crainte de perdre $5,000,000, si le chemin n'était pas terminé au temps fixé, a réveillé les sentiments

égoïstes dont l'honorable député nous a parlé. Cela nous a semblé une raison suffisante de nous relâcher un peu de notre rigueur. Si nous n'avions pas accordé plus de délai et plus de latitude au Grand Tronc, les actionnaires auraient peut-être fortement regimbé avant de mettre une si forte somme en jeu. Dans ces circonstances, il est juste de dire au Grand Tronc : C'est bien, prenez votre temps sans craindre de confiscation de votre dépôt. Que fallait-il faire : nous montrer moins rigoureux au sujet du dépôt ou au sujet du délai.

M. CLANCY : Pourquoi choisir l'une ou l'autre alternative ?

Sir WILFRID LAURIER : Parce que, malgré les progrès du pays depuis 1880, la construction des voies ferrées présente aujourd'hui une difficulté qui n'existait pas à cette époque: la rareté de la main-d'œuvre. Il est aujourd'hui plus difficile qu'en 1880 d'engager des ouvriers. Bien qu'alors aucune voie ferrée ne conduisait jusqu'aux prairies de l'ouest et qu'aujourd'hui un chemin de fer relie Montréal à Saint-Jean, N.-B., et à la côte du Pacifique, chacun sait que le Grand-Tronc-Pacifique trouverait plus difficilement des ouvriers en ce pays. Ainsi, le Pacifique Canadien a pu, en 1880, employer des Orientaux; rien ne s'y opposait. Aujourd'hui une taxe prohibitive éloigne les coolies asiatiques. Les Chinois ne peuvent venir travailler au Canada sans payer une capitation de $500, tandis qu'en 1880, ils entraient librement au pays; sous ce rapport le Grand-Tronc-Pacifique sera dans une position plus mauvaise que le Pacifique Canadien. Laissant de côté les Asiatiques pour ne parler que des blancs, chacun sait qu'aujourd'hui l'une des difficultés qu'on rencontre dans toutes les industries c'est la rareté de la main-d'œuvre, et les directeurs du Grand Tronc, en gens avisés, doivent se prémunir contre les obstacles qui peuvent résulter de la grande prospérité qui règne au Canada. Aussi, ont-ils pris des mesures afin de ne pas mettre en péril les $5,000,000 qu'ils ont remis entre nos mains, comme gage de l'accomplissement des travaux avec toute la rapidité possible.

Toutefois, si j'ai bien compris les motifs qui ont poussé les députés de Marquette (M. W. J. Roche) et de Macdonald (M. Boyd) a insister si vivement sur la question du délai, ils étaient animés du désir de hâter les opérations du tracé du chemin. Ils n'ont pas manifesté ce désir, mais celui-ci hantait évidemment leur cerveau. L'amendement proposé ne vise nullement la fixation immédiate du tracé. Nos bons amis, les yeux rivés sur la carte géographique, se demandent si le chemin passera ici ou là. J'imagine que tous ceux qui habitent à l'ouest du lac Supérieur voudraient que cette ligne passât à leurs portes. Lorsqu'il s'agit d'établir une voie ferrée, chacun voudrait qu'elle s'approchât le plus possible de sa propre demeure. Les esprits seront dans cet état tant que le tracé n'aura pas été fixé ; cependant, la prolongation du délai n'a rien à y voir.

M. MACLEAN : Les déclarations du ministre de la Justice répétées par le premier ministre jettent un flot de lumière sur le sujet. Ils invoquent l'égoïsme comme le mobile de cette compagnie et de toutes les autres. C'est peut-être pour cette raison que la convention première et les retouches qu'elle a subies n'ont pas d'autre but que de contenter cet égoïsme. Cet aveu peut aussi contribuer grandement à expliquer pourquoi ces compagnies négligent de remplir certaines obligations. Le Grand Tronc est remarquable sous ce rapport. Nous avons la preuve que cette compagnie s'est engagée à établir des tarifs de deux cents par mille entre Montréal et Toronto. J'ai interpellé le ministre de la Justice à ce sujet l'an dernier et il n'a pas nié mon interprétation de la loi. Il s'est échappé par la tangente. Je crois que comme il le dit, l'égoïsme est le mobile qui porte à éluder la loi. L'aveu qu'on a fait aujourd'hui que l'égoïsme est le mobile des grandes compagnies est bon à noter.

Sir WILFRID LAURIER : Le monde est-il comme une compagnie ?

M. MACLEAN : Le monde est comme une grande compagnie, mais je ne donne pas à ce mot la même interprétation que mes deux contradicteurs.

Quant à la main-d'œuvre, ne faudrait-il pas prendre des mesures pour attirer des blancs, s'il n'y en a pas assez au pays ? Le problème est grave; le Canada réclame des ouvriers et je demande au gouvernement s'il a un moyen à proposer, un conseil à donner pour obvier à cette difficulté causée par la rareté de la main d''œuvre.

A vrai dire, nous avons adopté des lois pour mettre fin à l'immigration des coolies chinois—elles ne s'appliquent pas aux Japonais, il me semble.

Sir WILFRID LAURIER : Elles s'appliquent aux Japonais en ce sens que le Japon restreint l'émigration de ses nationaux.

M. MACLEAN : Mais, nos lois ne leur interdisent pas l'entrée du pays ?

Sir WILFRID LAURIER : Ah ! non. Cependant, l'honorable député sait que le gouvernement japonais limite le nombre des émigrants.

M. MACLEAN : Il peut en aucun temps abolir cette restriction ; alors le Canada serait envahi par une nuée d'ouvriers japonais comme il a été inondé par le numéraire déprécié dont je parlais il y a un instant.

Le premier ministre avoue que les ouvriers sont rares ; quelle mesure le gouvernement entend-il prendre pour obtenir des ouvriers afin de hâter l'achèvement du chemin ? Nous savons que les entre-

preneurs du chemin de fer Canadien du Pacifique ont construit cette voie en la moitié moins de temps prescrit et je suis sûr que la compagnie peut construire ce chemin à raison non pas d'un mille mais de cinq milles par jour, sans qu'il lui en coûte un dollar de plus. On ferait aussi cesser l'encombrement du trafic qui existe de nos jours au Nord-Ouest, à les entendre dire. Cette voie ferrée peut être construite en beaucoup moins de temps qu'en 1880, car la construction des chemins de fer est devenue un art. Il existe un grand nombre d'apareils ingénieux pour favoriser la construction des chemins de fer et le gouvernement, après avoir dit que l'heure ne souffrait pas de retard, devrait rédiger le contrat de façon à assurer le parachèvement du chemin dans un très court délai. L'entreprise peut être menée à bonne fin beaucoup plus rapidement que la construction du Pacifique Canadien ne l'a été, et s'il en est ainsi, pourquoi ne pas le stipuler dans le contrat ?

M. INGRAM : Je ne comprends pas le raisonnement du premier ministre qui dit que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, à laquelle on avait accordé un délai de dix ans, fit circuler son premier convoi le 12 juillet, 1886, six ans après le commencement des travaux. Chacun de nous sait parfaitement que, lorsqu'il s'est agi à cette époque de construire le Pacifique Canadien à travers ce territoire, il n'était pas facile d'y transporter les rails, les traverses et les autres matériaux nécessaires. La différence est très sensible entre cette époque et la nôtre, car aujourd'hui deux lignes de chemin de fer peuvent contribuer à transporter les articles nécessaires à l'établissement de la voie ferrée.

Ensuite, se présente le problème de la main-d'œuvre. En supposant que les ouvriers soient rares, voyez quelle différence existe entre le nombre d'ouvriers qu'il fallut alors pour transporter les matériaux et le nombre des ouvriers dont on aura besoin maintenant. Les matériaux seront amenés par les chemins de fer, de sorte que, dans les conditions nouvelles, ce service exigera aujourd'hui moins d'ouvriers.

Quant à la classe des ouvriers, croit-on que le Grand-Tronc-Pacifique aura recours aux ouvriers blancs ordinaires ?—Pas du tout. On emploie de nos jours des Polonais et des Chinois en grand nombre, des gens qui travaillent à la construction des voies ferrées du jour de l'an à la Saint-Sylvestre. Ils adoptent cette occupation par goût. Ce sont des ouvriers de chemin de fer qui ne font pour ainsi dire pas d'autre travail d'un bout de l'année à l'autre. Les entrepreneurs préfèrent cette catégorie d'ouvriers. Ils les envoient aux Etats-Unis et les font venir au Canada, au mépris de la loi concernant l'importation de la main-d'œuvre étrangère.

M. MACLEAN.

J'ai été surpris du débat qui a eu lieu au sujet du tracé du chemin. J'avais tout bonnement fait observer au ministre de la Justice que des habitants de l'ouest prétendent que la ligne traversera tel ou tel district. Le ministre de la Justice m'a renvoyé à l'article 122 de la loi générale des chemins de fer qui se rapporte au "tracé", "à la demande d'approbation du tracé", "aux plan, profil et livre de renvoi", et le reste, déclarant par là que le tracé avant d'être adopté doit être approuvé.

Ce qui tend à prouver que les déclarations faites jusqu'ici par ceux qui disent que la ligne passera dans telle partie de l'ouest sont des assertions purement gratuites inventées de toutes pièces. L'honorable leader du gouvernement dit que chacun désire que le chemin de fer passe à sa porte. Il dit peut-être vrai, mais ce chemin ne peut pas passer devant toutes les portes. Quel qu'il soit, il ne saurait y avoir qu'un seul tracé. Celui-ci a certainement été choisi et je me réjouis qu'on n'ait pas déclaré clairement que ceux qui prétendent que le chemin de fer passera par tel endroit ne parlent pas en connaissance de cause.

M. NORTHRUP : Selon moi, l'honorable ministre de la Justice pourrait renseigner la Chambre et lui dire si le gouvernement, lorsque la compagnie lui a demandé la prolongation du délai, a fait un effort pour obtenir que la section des prairies fût construite plus tôt. Puisque les gens d'affaires qui dirigent la Compagnie du Grand-Tronc, son président, son administrateur et presque tous ses directeurs, étaient prêts à signer un contrat les obligeant à construire la ligne dans un délai beaucoup plus court ; puisqu'ils ont demandé une prolongation du délai à seule fin d'apaiser les craintes des actionnaires, le gouvernement aurait agi sagement en s'efforçant d'obtenir que la section des prairies soit parachevée à une date aussi rapprochée que possible.

L'honorable M. FITZPATRICK : Il eut été facile, selon moi, d'engager la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à hâter la construction de la section des prairies ; mais, nous avons compris que ce que la population désirait, c'était une ligne ininterrompue depuis Winnipeg jusqu'au littoral. Quant à la section des prairies, nous avons cru que sa construction ne donnerait lieu à aucune difficulté, que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique en ferait son affaire. Elle gagnera la contrée plantureuse, les plaines fromentales des Territoires du Nord-Ouest et prendra ses mesures afin d'obtenir sa juste part du trafic considérable auquel ce pays donnera naissance.

Il y a un instant, l'honorable leader de la gauche faisait allusion aux restrictions créées par le contrat. Ce sont les restrictions ordinaires qu'on rencontre dans toutes les conventions. Ma mémoire n'est pas assez heureuse pour permettre de dire que le con-

trat reproduit la lettre des autres documents du même genre ; toutefois, il est de même teneur que les contrats que signent le ministre des Travaux publics et celui des Chemins de fer. Je crois que les termes sont les mêmes.

M. R. L. BORDEN : C'est mon opinion.

L'honorable M. FITZPATRICK : Quant à prendre l'avis des experts au sujet du temps qu'il faudra pour construire ce chemin, le conseil que donne mon honorable ami est celui qu'on doit attendre de tous ceux qui étudient de pareils problèmes. J'avoue que lorsque ces modifications vinrent sur le tapis, je me suis entretenu de ce sujet avec les représentants de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. J'imaginais qu'il ne serait pas difficile de les engager à établir une grande partie de la voie ferrée, au moins jusqu'à Edmonton, dans un délai assez court. Cependant, quand j'ai voulu fixer le délai qui leur conviendrait, quand j'ai rappelé les résultats obtenus par le chemin de fer Canadien du Pacifique, voici quelle fut leur réponse : Nous devons tenir compte de l'article 11 du contrat qui stipule que :

La compagnie devra établir, construire et outiller ladite division de l'ouest dudit chemin de fer, d'ouvrages de qualités au moins égales à celles de la ligne-mère du chemin de fer du Grand Tronc de Montréal à Toronto——

Le Pacifique Canadien ne fut pas construit d'après ce modèle.

—en autant que la chose peut se faire, quand il s'agit d'une voie ferrée nouvellement construite, mais le présent article ne saurait être interprété de façon à imposer à la compagnie l'obligation de construire un chemin de fer à double voie.

Ils disent : Nous ne construirons pas une double voie à travers les prairies ; nous sommes tenus d'établir un chemin du modèle le plus perfectionné qu'on trouve, non-seulement, au Canada mais dans toute l'Amérique. Il est des gens plus versés que moi dans les questions de chemin de fer, mais, à mes yeux, la ligne du Grand Tronc entre Montréal et Toronto, est de premier ordre. Ils dirent : Nous sommes obligés de construire la voie d'après ce modèle. Il n'est pas juste d'établir un contraste entre une ligne construite dans ces conditions-là, et le chemin de fer Canadien du Pacifique, non pas dans l'état où il se trouve présentement, mais tel qu'il était en premier lieu.

On dit que la convention nouvelle est un résultat de l'égoïsme de la compagnie ; certes celle-ci a écouté la voix de son intérêt particulier lorsqu'elle a demandé de modifier le contrat. Sans aller aussi loin que le représentant d'York-est, je dirai que les deux parties se ressemblent sous certains rapports.

Voici ce que je lui ferai observer : Nous avons conclu un marché avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, relativement à la construction de cette ligne de chemin de fer, et nous avons exigé qu'elle obtînt deux choses du Grand Tronc. D'abord, la garantie du remboursement de la deuxième émission des obligations, en assumant la responsabilité de payer au moins le quart des frais de premier établissement de ce chemin entre Winnipeg et la côte du Pacifique. Nous avons été plus loin ; non contents d'avoir dit au Grand-Tronc-Pacifique d'assumer cette responsabilité, nous avons ajouté : Le Grand Tronc n'a pas de part dans ce marché, il est vrai ; mais afin d'intéresser la compagnie dans cette entreprise, vous lui demanderez de s'engager à acquérir $25,000,000 d'actions. Lorsque le Grand Tronc aura souscrit pour ces actions, il devra s'engager à les conserver pendant cinquante ans, sans en donner aucune en nantissement, sans en transporter ni en céder aucune. De plus, il devra faire un dépôt de $5,000,000, en garantie de l'exécution de la convention au chapitre du parachèvement de la division de l'Ouest dans le délai fixé. Ces stipulations sortent de l'ordinaire. Nous avons conclu un marché avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et nous avons exigé que la Compagnie du Grand Tronc s'engageât à trois choses ; d'abord, à déposer $5,000,000 entre nos mains, en garantie de l'accomplissement des obligations du Grand-Tronc-Pacifique ; deuxièmement, à garantir le remboursement de la deuxième émission des obligations représentant au moins le quart des frais d'établissement de cette ligne depuis Winnipeg jusqu'à l'océan ; et enfin, à acquérir $25,000,000 d'actions, à déposer celles-ci et à les laisser dans ses coffres-forts. Toutes ces obligations sont onéreuses et qu'y a-t-il d'étrange ou de répréhensible à ce que les actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc, avant de les assumer, en examinent la nature et la portée ?

Cette conduite n'est-elle pas le propre de la prudence ? Et—sans vouloir me servir d'un mot déplacé, puisque nous l'avons déjà entendu—n'est-ce pas été le propre de faquirs de s'engager inconsidérement dans cette entreprise ? Aussi, les actionnaires, gens prudents, voulurent s'entourer des précautions nécessaires et empêcher qu'on engageât inconsidérément et à mauvais escient le crédit de la Compagnie du Grand Tronc. Assumant ces obligations, ils voulurent que les $5,000,000 du Grand Tronc ne fussent pas confisqués si la ligne n'était pas construite dans le délai prescrit ; ils voulurent au moins obtenir des conditions loyales et un délai supplémentaire de trois ans. Dans les circonstances, cette demande me paraît légitime et dictée par la prudence qu'on apporte ordinairement dans les affaires. De toute nécessité, il faut que la section des prairies soit construite au plus tôt. Cette section ne nous inspire guère d'inquiétude. La population du Manitoba et du Nord-Ouest a prouvé qu'elle était en mesure d'attirer les gens et de s'entendre avec eux ; les citoyens du Manitoba et du Nord-Ouest ne sont pas des mendiants, ils n'ont pas à lever les mains au ciel

et à crier : De grâce, venez faire des affaires avec nous. Ils sont du nombre de ceux qui peuvent dire : Nous sommes des gens pratiques, industrieux et prospères ; vous avez quelque chose à gagner en faisant des affaires avec nous, et c'est ce qui aura lieu. L'intérêt personnel sera l'étoile polaire du Grand Tronc, et cette étoile conduira sans tarder la compagnie dans les régions plantureuses du Nord-Ouest. Cet aimant sera assez puissant pour attirer la compagnie.

M. R. L. BORDEN : Je ne crois pas que le premier ministre ait bien raison de me prendre pour un converti. Pour les fins de mon raisonnement, j'ai le droit de me placer au point de vue choisi l'an dernier par la majorité de la Chambre, et c'est ce que je ferai. L'an dernier, le premier ministre était d'avis qu'une épouvantable crise menaçait le pays, que l'épée de Damoclès était suspendue sur nos têtes et qu'il n'était pas permis d'attendre au lendemain. Mon très honorable ami nous a déclaré qu'il fallait agir sur l'heure. Après avoir exprimé ces sentiments patriotiques l'an dernier, il prolonge, aujourd'hui, de trois années le délai pendant lequel cette épée de Damoclès sera suspendue sur nos têtes. Au dire du ministre de la Justice, les administrateurs et les actionnaires du Grand Tronc seraient des fakirs, s'ils ne pesaient pas avec soin toutes leurs obligations. Alors, que faut-il penser de ceux qui, l'an dernier, apposèrent leurs signatures au bas du contrat ? Avaient-ils déjà résolu le problème de la main-d'œuvre, ou ce problème s'est-il compliqué entre le mois d'octobre 1903, et le mois de février 1904 ? Pas à ma connaissance. La restriction concernant les coolies asiatiques étaient également en vigueur aux deux époques ; néanmoins, dans l'intervalle, le délai fixé pour le parachèvement de cette ligne a été reculé de trois ans.

Aujourd'hui, le ministre de la Justice déclare qu'il était du devoir de la Compagnie du Grand Tronc de prendre tous ces faits en considération ; pourtant les ministres nous avaient dit à mainte reprise, l'an dernier, que les signataires du contrat étaient les spécialistes de chemin de fer les plus habiles de l'univers et qu'ils avaient réfléchi à tout et pesé toutes les difficultés. J'ai entre les mains des extraits des discours des ministres qui ont déclaré de la manière la plus catégorique que des citoyens des mieux entendus dans les questions de chemins de fer avaient scruté et pesé chaque ligne et chaque mot du contrat. Ils ont ajouté que ces citoyens se rangeaient de l'avis du gouvernement et reconnaissaient que les stipulations étaient raisonnables et faciles à observer.

Mais aujourd'hui on nous propose un document, sans nous expliquer les raisons qui ont porté le gouvernement à l'accepter. Après avoir entendu les explications données par l'honorable premier ministre et le ministre de la Justice, je considère que le gouvernement n'est pas excusable d'avoir consenti à ce changement.

M. MACLEAN : Ces changements sont probablement dus à l'état du marché monétaire en Angleterre et de la main-d'œuvre au Canada. L'honorable ministre des Finances a eu récemment l'occasion de se renseigner sur l'état du marché financier de Londres, et peut-il nous dire si c'est cela qui a motivé cette prolongation de délai ?

L'honorable M. FIELDING : Un des amendements a trait à la partie financière du projet et a été discuté à fond. Il n'y a pas de doute que la question financière y est pour quelque chose.

M. ROCHE : J'admets avec le ministre de la Justice que les administrateurs et les directeurs du Grand Tronc sont des gens d'affaires qui ont surveillé leurs propres intérêts ; mais j'ajoute que le gouvernement canadien qui représentait l'autre partie intéressée dans l'entreprise, n'a pas montré la même sollicitude pour les intérêts du pays, car il saute aux yeux que tous les changements opérés sont à l'avantage du Grand Tronc. Je trouve étrange que ceux qui nous représentaient l'an dernier ce contrat comme un modèle de toutes les perfections, viennent aujourd'hui nous demander de le modifier.

La question de la main-d'œuvre était toute aussi importante l'an dernier qu'aujourd'hui, et ne peut être une raison plausible pour ne pas s'en tenir à la date primitivement fixée pour la fin des travaux. Cela est d'autant plus évident que la compagnie n'a pas insistée fortement sur ce point, et que la correspondance échangée à ce sujet ne contient qu'une demande bien anodine.

La compagnie n'a soulevé aucune grande objection. Elle s'est contentée de faire observer que le délai était un peu court, et a demandé de le prolonger, ce que le gouvernement s'est empressé d'accorder.

Tous les changements sont donc en faveur de la compagnie, bien que le premier contrat lui fût plutôt favorable. L'honorable premier ministre dit que tout le monde voudrait voir passer ce chemin de fer sur sa propriété. Je puis dire que c'est cet appât qu'on a fait miroiter aux yeux des électeurs de Marquette pour les engager à voter en faveur du candidat libéral ; le ministre de l'Intérieur a fait distribuer dans le comté des cartes indiquant le tracé de la ligne projetée. Puisque le ministre de la Justice déclare que le tracé n'est pas encore décidé et que les plans n'ont pas encore été soumis au ministre des Chemins de fer et Canaux, comment se fait-il que le ministre de l'Intérieur publie des cartes et les distribue dans le comté de Marquette ? Personne ne désire plus que moi voir ce chemin traverser ce comté ; mais je n'aime pas qu'on cherche à capter les suffrages des électeurs au moyen de cette promesse, et qu'on aille en faire autant dans le

comté voisin. Le chemin ne peut pas passer aux deux endroits, et l'on trompe nécessairement l'une des deux divisions électorales, sinon les deux.

J'ai dit, il y a un instant, que sir Charles Rivers-Wilson avait déclaré aux actionnaires du Grand Tronc que la compagnie ne serait pas responsable des intérêts sur le quart des obligations émises pour la construction du chemin, avant huit ans, c'est-à-dire avant la fin des travaux. Sur ce point, le ministre de la Justice contredit sir Charles Rivers-Wilson. Il dit que peu lui importe les arguments dont sir Charles Rivers-Wilson ait pu se servir devant les actionnaires, vu que le gouvernement interprètera le contrat à sa manière. On ne peut cependant pas permettre que le contrat soit interprété d'une manière devant le parlement du Canada et d'une manière toute différente devant les actionnaires du Grand Tronc. Sir Charles Rivers-Wilson dit :

Si vous avez suivi attentivement les chiffres que je viens de donner, vous constaterez que le résultat indique que le capital des obligations garanties pour les deux sections, est de £2,968,000 sur lequel l'intérêt annuel sera de £118,720; mais même cet intérêt, tout modéré qu'il est, ne deviendra exigible qu'à l'expiration des huit années.

On ne prétendra assurément pas que sir Charles Rivers-Wilson a voulu tromper les actionnaires. C'est au moyen de ces explications qu'on a fait ratifié le contrat par les actionnaires de la compagnie, et l'honorable ministre de la Justice ne voudra pas prétendre qu'il est juste que le contrat soit interprété d'une manière ici et d'une manière tout opposée là-bas, afin d'obtenir le consentement des deux parties. Je ne comprends pas que le Grand Tronc, qui garantit un quart des obligations, s'occupe autant de la date fixée pour terminer les travaux. Le ministre de la Justice dit que la Compagnie aura tout intérêt à hâter le parachèvement de la ligne. Cela dépend. S'il survenait une période de crise de quelques années et que la compagnie ne fut pas disposée à engager ses propres ressources, elle pourrait laisser languir les travaux et ne terminer le chemin que dans les parties les plus productives du pays. M. Hays a déclaré aux actionnaires que l'occasion était unique et que s'ils ne ratifiaient pas la convention sur-le-champ et sans aucun changement, d'autres compagnies s'empareraient de l'entreprise et s'assureraient les avantages que lui et ses co-directeurs voulaient assurer au Grand Tronc. Son grand désir était d'arriver bon premier et de dévancer ses concurrents. Une fois que le Grand Tronc n'aura plus de rivaux à craindre, il ne se hâtera peut-être plus de terminer les travaux.

Je n'admets pas, non plus, les calculs qui ont été faits relativement au prix du chemin, dans la section des prairies; $20,000 par mille est assurément un calcul trop élevé. Le gouvernement du Manitoba a assuré la construction de ce chemin de fer dans les prairies, en donnant une garantie de $10,000 dont $2,000 doivent être affectés à l'outillage du chemin.

M. SCOTT : Le gouvernement fédéral n'a-t-il pas, lui aussi, généreusement subventionné cette ligne.

M. ROCHE : Non. Le Canadian Northern a construit des centaines de milles de chemins, dans la province du Manitoba, sans autre garantie que celle que je viens de mentionner.

M. SCOTT : Quelle partie du chemin ?

M. ROCHE : L'embranchement de Rossburn, dans mon comté, celui de Carman et nombre d'autres. L'autre jour l'honorable député de Selkirk (M. McCreary) m'a interrompu pour dire que le coût primitif au Canadian Northern avait été de $20,000 par mille. Je ne pourrais souhaiter de meilleur argument. Cette ligne est construite et exploitée depuis dix ans ; elle est parfaitement outillée; des villes ont surgi sur son parcours; cette compagnie est devenue une puissante corporation, et tout cela a été obtenu pour $20,000 par mille. Je ne demande pas de meilleure preuve que celle-là pour démontrer qu'on a estimé à un prix trop élevé la construction du chemin dans la section des prairies. On sait qu'une compagnie peut toujours arranger ses factures et tenir sa comptabilité de manière à ce que la garantie du gouvernement de $13,000 par mille couvre la construction entière du chemin. L'honorable premier ministre, qui était si pressé l'an dernier, est aujourd'hui celui qui fait de l'obstruction ; on dirait qu'il cherche à retarder les travaux, car il invente toute sorte de difficultés pour prouver qu'il ne serait pas juste d'exiger de la Compagnie que le chemin soit terminé dans un délai de cinq ans, comme il était d'abord convenu.

Tous les arguments dont on se sert aujourd'hui auraient eu tout autant de force l'an dernier. Puisque le chemin doit être construit, nous voulons qu'il le soit au plus tôt, et qu'on ne continue pas indéfiniment à s'en servir comme d'un engin d'élection, comme cela se fait dans mon comté, et aussi dans le comté au nord du mien.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je tiens à faire bien comprendre ce que j'ai dit au sujet de sir Charles Rivers-Wilson. La position que j'ai prise est que le contrat sera interprété d'après les expressions employées dans le contrat lui-même et non d'après le sens que sir Charles Rivers-Wilson y attachera.

Personne, par ces expressions dont il se sert, ne fait la loi qui servira à l'interprétation de ce contrat. C'est le contrat lui-même qui fait loi. Si sir Charles Rivers-Wilson a employé les paroles que lui prête l'honorable député pour faire la différence entre les obligations du Grand-Tronc-Pacifique et celles du Grand Tronc, il a eu raison, car ni le gouvernement ni le Grand Tronc ne

sont légalement tenus d'encourir aucune obligation concernant ce chemin, tant qu'il ne sera pas terminé, mais, dans l'intervalle, il faudra trouver quelque part l'argent nécessaire à sa construction. Le Grand-Tronc-Pacifique pourra se le procurer avec l'aide du Grand Tronc ou par ses propres ressources, mais le gouvernement n'est tenu à rien. Puisque le Grand-Tronc-Pacifique a fait un dépôt de $5,000,000 qui sera confisqué si le chemin n'est pas terminé dans le délai fixé, n'avons-nous pas une garantie qu'il sera construit le plus tôt possible ? Le Grand-Tronc-Pacifique va-t-il s'exposer à faire confisquer ce dépôt ? Cette compagnie voudra-t-elle laisser cet argent improductif pendant tout ce temps et payer l'intérêt, au lieu de pousser les travaux aussi activement qu'elle pourra ?

M. CLANCY : Elle ne perdrait rien, puisqu'elle ne paie aucun intérêt sur le dépôt de $5,000,000.

L'honorable M. FITZPATRICK : Mon honorable ami est plus fort en finances que moi. Je ne connais la finance que pour l'avoir étudié et non pour l'avoir pratiquée. Mais je sais que celui qui va emprunter $5,000,000, à une banque, est obligé de payer quelque chose, et je sais ce qui a été payé dans ce cas-ci. Cet argent n'a pas été obtenu gratuitement.

M. CLANCY : L'honorable ministre n'a pas besoin de se montrer aussi sarcastique. Il est un excellent avocat, mais cela ne le dispense pas d'avoir du bon sens. Il sait parfaitement que le gouvernement a entrepris de payer l'intérêt sur ce dépôt. Il est vrai qu'il est entendu que le gouvernement ne paiera pas d'intérêt dans l'intervalle, parce qu'il est fait payable à demande, et que la banque peut l'utiliser, mais cela n'empêche pas une entente avec le Grand Tronc, par lequel cette compagnie ne doit payer aucun intérêt.

L'honorable M. FITZPATRICK : Le gouvernement ne paie aucun intérêt au Grand Tronc et n'en retire aucun sur ce dépôt, mais quelle est la position de la banque ? Qui paie la banque ? Ce n'est pas le gouvernement. L'honorable député a dit, il y a un instant, que le coût du chemin avait été estimé à un chiffre trop élevé. On me dit que $20,000 par mille n'est certainement pas trop pour un chemin de ce modèle.

M. CLARKE : Dans la section des prairies ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Oui ; il ne s'agit pas simplement de poser des rails sur des traverses jetées dans la prairie, mais de construire un chemin comparable à celui du Grand Tronc entre Montréal et Toronto.

M. INGRAM : Je ferai observer que même en dépensant $100,000 par mille, dans la section des prairies on n'en ferait pas un chemin comparable à celui du Grand Tronc entre Montréal et Toronto. Il faut du temps pour cela. Le chemin entre Montréal et Toronto est ballasté tous les ans et c'est ce qui fait sa supériorité.

L'honorable M. FITZPATRICK : Sur ce point je dois céder devant l'opinion de mon honorable ami, mais on doit supposer que les directeurs du Grand Tronc savaient ce qu'ils faisaient quand ils ont signé ce contrat. Il est possible qu'ils se soient entièrement trompés, mais je croyais bien que lorsqu'ils parlaient d'un chemin d'un certain modèle, cela voulait dire un chemin ayant tant de traverses par mille, des rails de tel poids, des ramblais de telle qualité, et un ballast fait de telle ou telle manière. Si l'on tient compte des remblais, des traverses, des rails, du ballast, à part des rampes et des courbes, on a tout ce qu'il faut pour déterminer la qualité d'un chemin. Dans tous les cas, nous n'avons pas à décider si ces messieurs savaient ou non ce qu'ils faisaient, à dire ce que, aux termes de ce contrat, ils sont tenus de faire, et je prétends que sur ce point, les termes du contrat ne laissent pas le moindre doute.

M. INGRAM : Ils savaient sans doute ce qu'ils faisaient en mettant les mots " autant que la chose peut se faire."

L'honorable M. FITZPATRICK : Je répète que je ne prétends pas opposer mon opinion à celle de mon honorable ami. L'honorable député de Marquette dit que la compagnie pourra arranger sa comptabilité de manière à obliger le gouvernement à garantir, en réalité, le coût entier du chemin, au lieu des trois quarts. A-t-il étudié les articles 15 et 19 ? S'il veut bien lire l'article 15, il verra que le coût de la construction est clairement défini, de sorte qu'il ne pourra y avoir ni constestations, ni virements, pour ce qui concerne le coût de la construction. Le contrat dit expressément en quoi cela consistera. Nous allons plus loin ; l'article 19 nous fournit les moyens de nous assurer de ce que sera ce coût de construction. Nous pourrons charger un expert d'examiner les livres de la compagnie. Nous pouvons virtuellement prendre possession des livres pour les examiner et nous rendre compte de la manière dont sont conduits les travaux. Nous avons une autre garantie encore, dans la nomination d'un directeur qui surveillera les intérêts du gouvernement et dont les fonctions consisteront à empêcher que des fraudes comme celles dont parle l'honorable député de Marquette soient pratiquées.

M. CLANCY : L'honorable ministre de la Justice persiste-t-il à dire que le Grand-Tronc-Pacifique paie l'intérêt sur le dépôt de $5,000,000 ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Je sais personnellement que la compagnie paie la

banque. Une banque n'avance pas $5,000,000 à une compagnie sans rien en exiger. Le premier contrat exigeait que le dépôt fut fait entre les mains du gouvernement et dans ce cas le gouvernement aurait eu à payer à la compagnie un intérêt de 3 pour 100. Aux termes du contrat supplémentaire, l'argent est dans une banque, au crédit du gouvernement, et ce dernier ne paie ni ne retire d'intérêt. Mais bien que nous ne payions pas d'intérêt nous avons toujours la garantie.

M. CLARKE : L'argent est à la banque ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Oui, au crédit du gouvernement. Comme le fait remarquer l'honorable ministre des Finances, nous ne l'avons pas dans notre pupitre.

M. CLANCY : Je suis surpris d'entendre les raisons que donne l'honorable ministre pour repousser la demande de l'honorable député de Marquette. Cette demande est bien raisonnable et je ne vois pas en quoi elle pourrait nuire au Grand-Tronc-Pacifique. Le ministre dit que la compagnie a tout intérêt à construire le chemin dans les délais fixés, et même plus tôt—probablement dans cinq ans. Si le Grand-Tronc-Pacifique a intérêt à construire la ligne en cinq ans, quel tort cela peut-il lui faire de l'y obliger ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Ce n'est pas un tort si c'est dans son intérêt.

M. CLANCY : Après cette réponse du ministre on ne pourra plus dire que ce serait faire du tort à la compagnie. L'honorable ministre ne voudra pas prétendre non plus que la seule garantie pour le public de l'exécution d'un contrat, doit consister dans l'intérêt que l'autre partie contractante peut avoir à exécuter ce contrat. Pour celui qui n'est pas avocat, ce principe de droit paraîtrait assez étrange. Quand nous demandons de lier la compagnie, on nous réupond que c'est inutile, vu qu'il est dans son intérêt de faire ce que nous demandons. Ce n'est pas une garantie comme celle-là qu'il nous faut dans une affaire aussi importante. Si nous devons nous en rapporter à l'intérêt qu'il y aura pour la compagnie à faire telle ou telle chose, quel besoin avons-nous d'un contrat.

Nous devons donc nous demander si la proposition de l'honorable député de Marquette est raisonnable. Elle ne change en rien la clause qui accorde huit ans pour terminer la division de l'ouest, demande simplement que la section des prairies soit construite un peu plus rapidement. Cette partie du pays a tout intérêt à avoir un chemin de fer au plus tôt et le ministre de la Justice vient de nous déclarer en termes catégoriques que c'est aussi l'intérêt de la compagnie de construire cette partie du chemin, dans le plus court délai possible. Par conséquent, si les deux parties contractantes trouvent leur intérêt à l'exécution de cette condition, je me demande pourquoi on refuse d'en faire une stipulation du contrat. C'est une des choses les plus extraordinaires que j'aie jamais vues.

Sir WILFRID LAURIER : Je ferai remarquer à mon honorable ami qu'un bon moyen de hâter la construction du chemin serait d'adopter le bill.

M. MACLEAN : C'est ce que nous avons fait l'an dernier.

M. CLANCY : Cet argument de l'honorable premier ministre va de pair avec tous ceux dont il s'est servi depuis le commencement. Chaque fois que nous signalons une objection, il s'amagine la refuter en nous conseillant de hâter l'adoption du bill. Malheureusement, nous ne sommes pas de cet avis. Nous considérons que les intérêts du pays sont plus importants que l'adoption d'un bill. A notre sens, pourvu que la question fasse des progrès, les intérêts du pays n'en souffriront pas, malgré que ces progrès ne soient pas aussi rapides que le gouvernement pourrait le désirer.

Je tiens à faire observer à l'honorable premier ministre et au ministre de la Justice qu'un des traits lès plus saillants de cette discussion, c'est que le gouvernement a toujours refusé de répondre à toutes nos questions, même les plus pressantes. Il y en une actuellement devant la Chambre. J'ai demandé au ministre de la Justice pourquoi il refuse de se rendre à la demande de l'honorable député de Marquette, quand lui-même reconnaît qu'elle est dans l'intérêt de la compagnie et qu'elle n'affecte en rien le délai accordé pour le parachèvement de la division de l'Ouest. Voilà une question bien légitime et cependant, le gouvernement nous répond : Hâtez-vous d'adopter le bill.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député (M. Clancy) n'a pas raison de dire que nous n'avons pas donné les raisons de notre refus. Au contraire, nous avons expliqué nos raisons chaque fois qu'elles nous ont été demandées. Je ne vais pas jusqu'à prétendre que nos honorables amis les ont trouvées satisfaisantes. Ces raisons fussent-elles aussi nombreuses que les grains de sable au bord de la mer, ils ne seraient pas satisfaits. Nous avons expliqué pourquoi nous avons accordé une prolongation du délai. La raison que nous avons donnée peut être bonne ou mauvaise. Nous la croyons bonne. L'honorable député (M. Clancy) n'en est pas satisfait. Nous n'y pouvons rien. Je lui demande d'y réfléchir et peut-être la trouvera-t-il meilleure. On a donné comme un argument que le Grand Tronc avait exposé cette demande de prolongation du délai en termes bien modérés et sans beaucoup insister. Voici ce qu'il dit :

Nous considérons que la date fixée pour le parachèvement de la construction de la division de l'ouest, le 1er décembre 1908, est très

rapprochée. Le défaut de terminer les travaux à temps ne devrait pas, au moins, entraîner la confiscation du cautionnement.

Il est vrai que le Grand Tronc n'a pas formulé sa demande l'écume à bouche; la compagnie l'a exposée en termes modérés, en faisant appel à la raison de ceux auxquels elle était adressée, y compris mon honorable ami (M. Clancy). Je lui demande s'il eut mieux valu pour cette requête d'être faite en termes plus violents. Il est vrai que l'an dernier on croyait qu'un délai de cinq ans était suffisant pour construire le chemin ; il est vrai aussi que les conditions ne sont pas changées depuis l'an dernier, mais il ne faut pas oublier, non plus, que les directeurs du Grand Tronc ont été obligés de s'adresser aux actionnaires de la compagnie pour en obtenir la ratification du contrat. Tout le monde à lu le compte rendu de cette assemblée des actionnaires et tout le monde sait que ces actionnaires se montraient très inquiets du sort qui pourrait être réservé à ce dépôt de $5,000,000. Dans ces circonstances, les directeurs crurent qu'il y avait plus de chance de faire ratifier le contrat si cette prolongation du délai était accordée. Ils ont multiplié les précautions. J'espère et crois, nous espérons et croyons tous, que les travaux seront terminés bien avant huit ans. Mais la compagnie n'a pas voulu s'exposer ; comme nous ne voulions pas nous dessaisir de notre garantie, elle n'a pas voulu courir le risque de voir son argent en danger.

M. CLANCY : J'aurais une question à poser à l'honorable premier ministre. Cela touche-t-il au dépôt, cela le met-il en danger de dire qu'une partie du chemin devra être terminée avant huit ans, si nous accordons toujours huit ans pour construire toute la division de l'Ouest ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne crois pas juste de demander au Grand-Tronc-Pacifique de commencer par telle ou telle partie du chemin. La compagnie doit pouvoir décider elle-même ou et comment elle construira. L'honorable député doit savoir que la législature de le Colombie-Anglaise a voté une résolution pour obliger le Grand-Tronc-Pacifique à commencer les travaux simultanément à Winnipeg et sur la côte du Pacifique. En procédant ainsi la compagnie ne pourrait pas terminer la section des prairies aussi rapidement que si elle y consacrait toute son énergie. Il faut sur cette question laisser une certaine latitude à la Compagnie, nous rappelant la raison donnée par le ministre de la Justice que son propre intérêt nous est une garantie suffisante.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'honorable député de Bothwell (M. Clancy) a tort de prétendre que j'ai obstinément refusé de répondre à ses questions ou de donner les raisons des changements demandés Mes raisons peuvent être plus ou moins plausibles, mais je n'ai pas refusé de les donner. Il me permettra peut-être de répéter ce que j'ai dit. Pour assurer la construction du chemin dans le plus court délai possible nous avons d'abord les termes du contrat; l'article 10 dit :

Les opérations du tracé et de la construction de ladite division de l'ouest seront mises en train sans délai aussitôt que le présent contrat aura reçu la ratification du parlement du Canada et seront poussées avec la plus grande diligence et parachevées dans les cinq ans qui suivront le premier décembre 1903.

Nous avons une autre garantie dans le dépôt de $5,000,000 fait par la compagnie. Cette somme devra rester où elle est, au crédit du gouvernement tant que le chemin ne sera pas terminé. C'est donc une somme de $5,000,000 qui est sortie des coffres du Grand Tronc pour être déposée dans une banque au crédit du gouvernement canadien; c'est autant d'argent que la compagnie n'a plus, et je ne la crois pas assez riche pour supposer qu'elle ne désirera pas reprendre son argent le plus tôt possible.

M. CLANCY : Dites-vous que cet argent est sorti des coffres du Grand Tronc.

L'honorable M. FITZPATRICK : Pour le moment, oui; il ne peut pas y avoir de doute. Il a été fourni par le Grand Tronc, directement ou indirectement.

M. CLANCY : Supposons que le Grand-Tronc-Pacifique dise au gouvernement: prenez ce dépôt et vous nous paierez l'intérêt pendant toute la période de la construction ou jusqu'à ce que vous consentiez à nous le remettre en tout ou en partie.

L'honorable M. FITZPATRICK: On peut supposer toute sorte de choses, mais je préfère m'en tenir aux faits véritables, tels qu'ils existent. L'argent est maintenant dans un endroit où la compagnie n'y peut toucher; il y restera tant que la compagnie n'aura pas exécuté son contrat. Voilà ma deuxième raison pour croire qu'on hâtera le parachèvement des travaux. Une autre raison encore, c'est l'importance qu'il y a pour elle à pénétrer dans l'ouest. Elle a deux formidables rivaux, le Pacifique Canadien et le Canadian Northern, deux compagnies très entreprenantes, ayant des ramifications dans toutes les directions, ouvrant de nouveaux débouchés au commerce, atteignant tous les centres importants et cherchant à accaparer tout le trafic de ce pays.

Le Grand Tronc a donc le plus grand intérêt à pénétrer le plus tôt possible dans le Nord-Ouest, s'il veut s'assurer une part du trafic de ces territoires.

Nous avons donc comme garanties, premièrement, les stipulations mêmes du contrat, deuxièmement, les conditions auxquelles le cautionnement est effectué, et troisièmement, la grande loi de la concurrence et de l'intérêt personnel, et ces trois raisons concourent à nous assurer ce que mon honorable ami semble avoir tant

à cœur, le prolongement du chemin vers l'ouest, dans le plus bref délai possible. Pour ma part, et ayant été mêlé aux négociations qui ont abouti à ce contrat, je déclare que j'entends traiter cette question de la division de l'ouest, depuis Winnipeg jusqu'aux rives du Pacifique, comme une entité, une seule et même entreprise. Je ne veux pas la diviser en deux ; je ne veux rien dans ce contrat qui puisse mettre la compagnie ou le public sous l'impression qu'on pourrait permettre à la compagnie de construire sa ligne dans le cœur du Nord-Ouest, ainsi qu'un chemin pour atteindre la tête des grands lacs, et laisser l'autre partie de côté. Il s'agit ici d'une entité, d'un projet unique, d'une seule et même entreprise, et elle doit être traitée comme telle. Ces raisons peuvent être bonnes ou mauvaises ; je les donne pour ce qu'elles valent, mais mon honorable ami n'a pas le droit de me reprocher de garder un silence obstiné.

M. CLANCY : Nous devons reconnaître à l'honorable ministre de la Justice le mérite de donner toutes les raisons qu'il peut trouver.

L'honorable M. FITZPATRICK : En effet, je ne puis faire plus que ce que j'ai fait.

M. CLANCY : Evidemment. La deuxième raison qu'il donne se rapporte au départ sur lequel le Grand Tronc aura à payer l'intérêt. D'après ma manière d'interpréter le contrat, lorsque le marché sera définitivement conclu, dans quelques mois, le gouvernement pourra être forcé de payer l'intérêt sur ce dépôt, de sorte que le Grand-Tronc-Pacifique se trouve à donner d'une main et à recevoir de l'autre, et alors cette deuxième raison n'en sera plus une. Quant à l'entité de cette entreprise, l'honorable ministre n'ignore pas qu'aux termes du contrat la section des prairies devra être considérée comme un gage, pour assurer la construction de la section des montagnes ; cette troisième raison n'en est donc pas une, non plus. Toute la réponse de l'honorable ministre se résume à dire que nous renonçons à toutes les protections et à toutes les solides garanties qui se retrouvent dans presque toute notre législation, pour l'unique motif que le Grand-Tronc Pacifique n'a pas d'intérêt à violer son contrat. L'exécution d'un contrat ne doit jamais être laissée à la bonne volonté de l'une ou de l'autre partie.

Examinons un instant les raisons que donne l'honorable ministre de la Justice pour refuser, comme il dit, de reviser ce contrat. Grâce à son éloquence, il peut peut-être porter la conviction parmi ceux de ses partisans qui l'entendent, mais quand on les étudie froidement, elles n'offrent rien de probant. Une compagnie fait un dépôt pour garantir l'exécution d'un contrat—la construction d'un chemin de fer entre Winnipeg et le littoral du Pacifique. Quand la compagnie est venue demander au parlement une prolongation de délai, la gauche a prétendu que cette prolongation ne devait être accordée que pour la section des montagnes. A cela, le ministre de la Justice répond : Je ne veux pas que l'entreprise ou le contrat soient divisés, en aucune manière. En quoi la proposition de la gauche amoindrirait-elle notre garantie ? Si nous stipulons dans le contrat que le dépôt ne pourra être confisqué, relativement à la section des montagnes, avant l'expiration du délai de huit ans, comment peut-on prétendre que cela met en danger toute l'entreprise ? L'honorable ministre de la Justice force la note, quand il dit que nous voulons diviser la section de l'Ouest. Nous ne faisons pas de division, nous demandons simplement de stipuler une date fixe pour terminer la construction de la section des prairies. Nous disons au Grand-Tronc-Pacifique : Si vous ne construisez pas la section des prairies dans cinq ans, votre dépôt sera confisqué. C'est ce que stipulait le premier contrat pour toute la ligne.

Maintenant, sans nous en tenir aux stipulations de ce premier contrat, nous disons : si vous terminez la section des prairies dans cinq ans, vous aurez trois ans de plus pour terminer la section des montagnes, et si pendant ces trois années additionnelles, vous terminez la section des montagnes, le dépôt ne sera pas confisqué ; le dépôt restera entre les mains du gouvernement, pendant ces trois années additionnelles et si à l'expiration de ce nouveau délai, toute la ligne n'est pas terminée, le cautionnement sera confisqué.

M. MACLEAN : Puisqu'il a été question du tracé de la nouvelle ligne, je voudrais savoir si, dans le cas où le Grand-Tronc-Pacifique jugerait à propos d'acheter le Canadian Northern et de le mettre sur un pied au moins égal à celui du Grand Tronc entre Hamilton et Toronto, la compagnie pourrait prétendre s'être conformée aux dispositions du contrat.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je considère qu'elle n'aurait pas le droit de faire cela.

M. MACLEAN : Y a-t-il quelque chose dans le contrat pour l'en empêcher ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Le contrat exige le choix du tracé, et la construction et l'outillement d'un chemin de fer. L'achat d'un chemin de fer construit ne remplirait pas cette condition.

M. MACLEAN : Je ne sais pas. C'est probablement ce que la compagnie a l'intention de faire. Au lieu de construire de nouvelles lignes dans le Nord-Ouest la compagnie pourrait acheter le Canadian Northern, en faire un chemin de qualité égale à celui qu'exige le contrat et prétendre avoir rempli ses obligations.

M. ROCHE : La question que vient de soulever l'honorable député de York-est (M. Maclean) s'est présentée lorsque le Canadian Northern est venu demander une subvention à ce parlement, il y a un an ou deux, pour

construire une ligne entre Grand-View et Edmonton. Il y avait un article du bill défendant l'acquisition, l'affermage ou l'achat du Canadian Northern par le Chemin de fer du Pacifique. Dans le temps, j'ai demandé au ministre des Chemins de fer et Canaux de comprendre le Grand-Tronc-Pacifique dans cet article. Il refusa de le faire et l'honorable premier ministre approuva ce refus ; il alla même jusqu'à dire que ce ne serait pas un malheur, que ce serait au contraire une excellente chose pour le pays, que l'acquisition du Canadian Northern par le Grand Tronc, puisque cela nous assurerait la construction d'une nouvelle ligne transcontinentale. Je répondis à cela qu'en appliquant au Grand-Tronc-Pacifique une disposition semblable à celle qui s'appliquait au Chemin de fer du Pacifique on assurerait la construction d'un troisième transcontinental. Mais l'honorable premier ministre ne voulut rien entendre, et il en résulte que rien dans le contrat empêche le Grand-Tronc-Pacifique d'acheter le Canadian Northern.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je tiens à expliquer la réponse que je viens de faire à l'honorable député de York-est (M. Maclean). Le Grand-Tronc-Pacifique n'aurait pas le droit d'acquérir le Canadian Northern aux termes de son contrat avec le gouvernement, par lequel il demande une subvention, mais je ne suis pas certain si en vertu de l'article 28 de la charte de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique cette compagnie n'aurait pas le droit d'acheter le Canadian Northern, si ce chemin a le droit de vendre.

Mais si elle avait ce droit, ce serait simplement à titre de corporation privée ; elle ne saurait se prévaloir de son contrat pour exiger que le gouvernement lui accorde de l'aide pour la mettre en mesure d'acquérir le Canadian Northern.

M. PUTTEE. Ce n'est pas sans motif qu'il est accordé un délai de huit années pour compléter la section des montagnes, et ce motif, il est bon de le faire connaître. Il se peut que ce ne soit pas assez de cinq années pour construire la section dite des montagnes, mais il est bien certain qu'on pourrait aisément terminer la construction de la section des prairies dans ce délai. Aussitôt que les travaux seront commencés,—ce qui devrait se faire le plus tôt possible,—et que commencera à se peupler la région que traversera la ligne nouvelle, les colons demanderont d'autres moyens de communication par chemin de fer. Si l'on accorde du délai à la compagnie, celle-ci pourra trouver des raisons de retarder les travaux ; pour se faire conférer de nouveaux pouvoirs sous forme de mesures législatives, pour obtenir de nouvelles concessions, elle pourra remettre à plus tard l'exécution des travaux et, peut-être aussi, contraindre le gouvernement à faire certaines choses dont il se dispenserait autrement. Si nous avions le pouvoir que nous conférait le contrat en premier lieu ratifié et dont on demande la modification ; si nous avions, dis-je, le pouvoir d'exiger que la construction de la section des prairies devra être terminée dans un délai raisonnable fixé à cinq ans, un tel retard ne pourrait pas se produire. Je crois que l'insertion du mot "grèves" dans cette clause fournira à la compagnie un prétexte pour demander de nouveaux pouvoirs ou pour retarder les travaux lorqu'elle désirera le faire. On a dit, et à bon droit, ce me semble, qu'il n'y a guère de différence entre cette clause et la clause correspondante que l'on trouve généralement dans les contrats publics. Il est maintenant stipulé que la construction du chemin devra être terminée dans le délai fixé.

A moins d'empêchements par force majeure ou provenant du fait des ennemis du souverain, des désordres à l'intérieur, d'inondations, de grèves ou autres causes indépendantes de la volonté de la compagnie.

Je tiens à faire observer que ce projet de loi tend à établir que les grèves sont indépendantes de la compagnie. Cette dernière pourra abaisser les salaires, chercher à contraindre ses employés à se payer en marchandises, leur faire payer leur déplacement sur la ligne en voie de construction, les payer par chèques payables plus tard à quelque endroit assez éloigné ; et cependant, il est dit ici que les grèves sont indépendantes de la volonté de la compagnie. Les grèves ne se produisent qu'à la suite de certaines actions de la part des hommes. La compagnie chargée de la construction sait bien que certaines choses sont susceptibles de provoquer la suspension des travaux ; or, si elle désirait en retarder l'avancement sans s'exposer à perdre ses privilèges, sans vouloir passer pour avoir provoqué elle-même la suspension du travail, elle n'aurait qu'à provoquer la grève. Je ne m'oppose pas particulièrement à l'insertion du mot "grèves." C'est peut-être par mégarde qu'on l'a laissé là, mais il me semble qu'en matière de grèves, on ne s'est préoccupé que des intérêts de la compagnie, et nullement de ceux des ouvriers qui construiront le chemin.

Nous savons à quoi nous en tenir au sujet de la construction des chemins de fer dans des régions lointaines et inconnues. En 1897, une commission fut instituée pour s'enquérir des difficultées nées de la construction du chemin de fer du pas du Nid-de-Corbeau. Cette commission a fait une enquête qui nous a coûté plusieurs milliers de dollars. Son rapport est à notre disposition ; il en devrait être tenu compte. Lorsque la compagnie demanda l'insertion du mot "grèves," on aurait dû, ce me semble, insérer en même temps une clause susceptible d'assurer une somme suffisante de protection aux ouvriers qu'on emploiera à la construction du chemin. Si je ne me trompe, une commission sera chargée de surveiller la construction de la division de l'Est ; elle pourra se charger elle-même des travaux ou les donner à l'entre-

prise par voie d'adjudication, établir les règlements et déterminer les conditions qui prévaudront par rapport à l'établissement de cette partie du transcontinental. Tandis qu'on était en frais d'insérer le mot " grèves," n'eût-il pas été juste de stipuler que la construction de la division de l'ouest serait soumise aux mêmes règlements et aux mêmes conditions que celle de la division de l'Est ? L'honorable ministre ne nous a pas dit si on a songé à cela ou non. On aurait dû insérer au contrat une clause dans le sens que je viens d'indiquer. L'honorable député d'York-est (M. Maclean) semble craindre déjà qu'on ne puisse trouver assez d'ouvriers pour construire ce chemin.

M. MACLEAN : C'est le premier ministre qui a parlé de cela. Mais cette critique est régulière, et je l'écouterai avec plaisir.

M. PUTTEE : Si j'ai cru l'honorable député d'York-est sous l'empire de la crainte, cela n'est pas dû uniquement à ce que je lui ai entendu dire ici, mais aussi à ce que j'ai lu dans certain journal que l'on trouve à la salle de lecture. A ce propos, je ferai observer que les travaux qu'on a fait exécuter jusqu'à ce jour sur les deux divisions ne laissent guère de doute quant au manque de main-d'œuvre, parce qu'on ne semble pas beaucoup se préoccuper des ouvriers canadiens. On a donné cours en cette Chambre à des rumeurs de toute sorte ; on devrait, ce me semble, nous dire si elles sont fondées ou non. On a dit qu'il s'est fait, au cours de ce dernier hiver, plus de travaux d'explorations qu'il n'en avait été accompli depuis nombre d'années, mais que la plupart des ingénieurs et des arpenteurs qu'on y a employés étaient des étrangers. L'honorable ministre n'est peut-être pas sans savoir qu'il se construit en ce moment une ligne de chemin de fer dans la partie septentrionale de la province d'Ontario. Le contrat que la commission chargée de surveiller la construction de ce chemin a passé avec les entrepreneurs contient une clause dont on a demandé l'insertion dans le bill concernant le Grand-Tronc-Pacifique. L'attention du ministre ayant été appelée sur ce point, il n'est pas nécessaire que je donne lecture de cette clause. Mais, en présence de l'erreur commise au début, en présence des sujets de plaintes que l'on a déjà, il me semble que l'on aurait fort bien pu imposer cet article 21ème au Grand Tronc. Ce n'est pas l'entrepreneur, mais bien la Compagnie du Grand Tronc qu'il importe de contraindre à faire telle ou telle chose.

M. MACLEAN : Quelles sont, en somme, les stipulations de cette clause?

M. PUTTEE : Autant que faire se pourra, le matériel roulant et le reste devront être de fabrication canadienne, et sous le rapport de la main-d'œuvre, on devra se conformer aux dispositons de la loi concernant la main-d'œuvre étrangère. Bien que nous ayons une loi relative aux ouvriers étrangers, le gouvernement est d'avis que c'est aux particuliers, et à eux seulement, qu'il appartient d'en exiger la mise en vigueur ; il eût donc été absolument logique d'insérer au contrat une clause portant que, sous le rapport de la main-d'œuvre, on devra se conformer aux dispositions de la loi sur l'embauchage des ouvriers étrangers, tout en continuant de réserver au ministre du Travail le droit de suspendre la mise en vigueur de cette loi chaque fois qu'il le jugerait nécessaire.

M. POPE : Je ferai observer au premier ministre que longtemps avant de signer le premier contrat, M. Hays avait promis solennellement de pousser en même temps les travaux de construction des sections de l'ouest et du centre. Comme nous avions exigé qu'il fît commencer également en même temps les travaux de la division de l'est—ceci se passait avant l'époque où le gouvernemnt décida de prendre à sa charge la construction de cette division—il nous donna la promesse de les commencer dès que les explorations seraient terminées. M. Hays était donc en situation de dire, longtemps même avant la signature du premier contrat, s'il serait capable de commencer les travaux de construction dans le délai spécifié. Il est bon de noter que le présent contrat diffère notablement du premier. Il existe une entente tacite en vertu de laquelle tout entrepreneur de bonne volonté peut compter sur l'esprit de justice et d'équité de l'autre partie au contrat pour en obtenir les modifications nécessaires. Dans le cas actuel, la question d'équité n'a pas préoccupé les parties au contrat. Le premier ministre ayant déclaré qu'il y avait urgence à établir ce nouveau chemin de fer, il n'est pas juste pour l'ouest canadien, dont il faut pourvoir au développement rapide, il n'est pas juste pour le premier ministre lui-même que le délai dans lequel on devra compléter la construction de la ligne soit prolongé à huit années. Je sais pour y être allé que les prairies ont un besoin urgent de nouvelles voies ferrées. Cela, nous l'avons tous reconnu l'an dernier, et pour atteindre ce but, nous avons accordé une aide extraordinaire au Canadian Northern. Je regrette d'avoir à dire que cette compagnie n'a pas fait depuis un an tous les travaux sur lesquels nous étions en droit de compter. Il y a, au delà de Battleford, dans la colonie Barr, et plus loin encore, dans l'intérieur, un grand nombre de personnes qui attendent avec impatience l'établissement d'un chemin de fer. Si nous devons laisser les compagnies agir à leur guise, il sera bien inutile de compter sur leur esprit de justice ; nous devrons tout au plus compter qu'elles s'en tiendront à la lettre du contrat. Il se peut que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ait intérêt à construire ce chemin à brève échéance ; néanmoins, à en juger par le compte rendu de leur dernière assemblée, les actionnaires du Grand Tronc se sont plus ou moins fondés sur ce qu'il leur serait accordé huit ans au

lieu de cinq pour compléter la construction de leur ligne. S'il est bien vrai, comme on nous l'a dit l'an dernier, qu'il ne nous est pas possible de changer ni une ligne ni un seul mot de ce contrat, il est peut-être inutile que la gauche s'évertue à indiquer au gouvernement la ligne de conduite qu'il est de son devoir de suivre. A tout événement, il importe que nous signalions les stipulations que, dans l'intérêt du pays, l'on devrait insérer au contrat. Selon toute probabilité, ce n'est pas trop de huit années pour terminer la construction de la section des montagnes, mais il est absolument certain qu'on pourrait construire la section des prairies en moins de temps que cela.

Depuis que le Canadian Northern a atteint les Grands Lacs, il joue un rôle important dans les transports canadiens. On sait que lorsque le Grand-Tronc-Pacifique aura atteint, lui aussi, les Grands Lacs, il contribuera à la colonisation et au développement de l'ouest. Sous le rapport financier le Grand Tronc est dans une meilleure situation que les autres compagnies ; il ne connaît pas de gêne comme celle qui a vraisemblablement paralysé le Canadian Northern toute l'année dernière, et si le pays consent à garantir les trois quarts des frais de construction du chemin, ce doit être à la condition expresse que la ligne sera complètement établie à brève échéance. J'engage fortement le gouvernement à exiger que le Grand Tronc construise d'ici à cinq ans la partie du chemin comprise entre Edmonton et les Grands Lacs. Il me semble que ce n'est pas demander trop à mes honorables amis.

Je conviens, tout comme le premier ministre, qu'il est inutile d'exiger d'un entrepreneur qu'il fasse plus qu'il ne peut ; on n'arrive à rien de bon par ce moyen-là. Mais nous avons accordé notre aide financière à la compagnie ; et, en retour de la responsabilité extraordinaire que nous avons assumée, le premier ministre est tenu d'exiger que le chemin de fer soit construit à brève échéance. Nous ne demandons pas que cette ligne soit construite aussi rapidement que le fut celle du Pacifique Canadien à une époque où les travaux de construction étaient beaucoup plus difficiles qu'aujourd'hui. De nos jours, l'entrepreneur dispose d'un outillage bien plus perfectionné ; les travaux s'exécutent à meilleur marché, avec plus de facilité et plus rapidement qu'autrefois. Ainsi, à tout prendre, rien ne nous justifie d'accorder au Grand Tronc un délai de huit années avant qu'il commence à transporter les produits de l'ouest au bord des Grands Lacs. Le ministre de la Justice prétend que le chemin de fer sera terminé avant ce temps-là. Dans ce cas, la compagnie n'a pas besoin de ce délai. Pourquoi donc lui fournir des prétextes pour retarder les travaux ? La question financière étant réglée, on devrait exiger que la compagnie construise dans un délai de trois ans la partie du chemin comprise entre les Grands Lacs et les prairies. C'est cette partie-là du pays qui a besoin du chemin de fer. Si l'Ouest voit le chiffre de sa population s'accroître comme nous l'espérons tous, le volume de ses exportations sera, dans trois ans, beaucoup plus considérable qu'il n'est aujourd'hui. Or, si l'on veut que ce chemin de fer apporte quelque soulagement à cette partie du pays, il faut qu'il soit construit d'ici à trois ans. Nous convenons tous avec le premier ministre que tout marché se fait à deux ; mais il faut aussi tenir compte de la droiture d'un gouvernement. Bien que le premier ministre dise que la lettre dont il a été fait mention a une portée aussi grande que si elle eût été conçue en termes plus énergiques, je n'y trouve rien qui indique que les directeurs de la compagnie aient fait de ce délai de huit années une condition *sine qua non*. Je ne vois rien dans le discours de sir Charles Rivers-Wilson qui indique que les actionnaires du Grand Tronc ne sont pas en tous points satisfaits du contrat passé avec le gouvernement. S'il est à propos que nous traitions avec la compagnie, il importe, ce me semble, que nous lui fassions des conditions équitables, et que les directeurs sachent que telle est notre intention ; mais il ne faut pas permettre à la compagnie de laisser s'écouler huit années avant qu'elle fasse poser ses rails et terminer le chemin, avant qu'elle mette en exploitation la partie du chemin comprise entre Edmonton et les grands lacs. Si je mentionne les grands lacs, c'est que nous désirons que le trafic passe par les routes canadiennes aussi longtemps que possible au lieu de se diriger vers le sud.

A six heures, le comité suspend sa séance.

Reprise de la Séance.

A huit heures, le comité reprend sa séance.

M. KEMP : Le premier ministre a dit, ce me semble, que l'attitude prise par la législature de la Colombie Anglaise ne permettra pas au Grand Tronc de construire la section des prairies avant celles des montagnes.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami ne m'a pas bien compris. Ce que j'ai dit, c'est que la législature de la Colombie Anglaise a voté des résolutions où elle exprimait le désir que le Grand Tronc fût obligé de construire la section des montagnes en même temps que celle des prairies.

M. KEMP : Ce n'était qu'une expression d'opinion. Les résolutions n'étaient pas de nature coercitive?

Sir WILFRID LAURIER : Non.

M. KEMP : Nous sommes donc parfaitement libres de modifier le contrat de façon à ne pas prolonger le délai relatif à la construction de la section des prairies. Bien que

l'on puisse différer d'opinion par rapport au projet considéré dans son ensemble, tous s'accordent à reconnaître la nécessité qu'il y a de fournir des facilités de transport aux parties nouvellement colonisées du Manitoba et des Territoires. Il n'importe guère que la Colombie Anglaise ait de nouveaux moyens de transport dans cinq ou sept ans, et il est assez indifférent qu'on en établisse au delà des Laurentides, mais il importe au plus haut point que l'on donne au Manitoba et aux Territoires, et cela le plus tôt possible, les facilités de transport dont ils ont un besoin urgent. L'an dernier, les représentants du Nord-Ouest s'appuyaient sur l'embarras du trafic pour réclamer la construction du nouveau chemin de fer. Ces honorables députés ne se trouveront-ils pas de voix pour protester contre le délai de sept ans, à compter du mois de décembre prochain, que l'on accorde à la compagnie pour construire ce chemin ? J'espère que le gouvernement voudra bien revenir aux stipulations du premier contrat en ce qui concerne le délai accordé pour la construction de la ligne. Je ne vois pas que le Grand Tronc puisse s'y opposer. Il sera de son intérêt, dit-on, de compléter le chemin sous le plus bref délai possible. Si cela doit être, pourquoi ne pas le stipuler au contrat ?

M. BARKER : J'ai prêté l'oreille la plus attentive aux observations de l'honorable député de Marquette et à la réponse qu'y ont donnée le ministre de la Justice et le premier ministre. Si je ne me trompe, la question soulevée par mon honorable ami de Marquette se résume à ceci : Pourquoi a-t-on prolongé à huit années le délai dans lequel la section des prairies devra être construite ? Ni le ministre de la Justice ni le premier ministre n'ont répondu à cette question, à moins, toutefois, qu'on ne considère l'énoncé du ministre de la Justice comme une réponse. Je connais trop cet honorable ministre pour penser qu'il était sérieux lorsqu'il a fait cet énoncé. A l'entendre, le gouvernement aurait accordé ce délai pour qu'il y eût harmonie entre les diverses stipulations du contrat. Il s'est montré tellement soucieux de l'accord qui doit exister entre les diverses stiplations du contrat qu'il n'a pas voulu qu'il y eût de différence de délai par rapport à la construction de la section des prairies et de celle des montagnes.

L'honorable ministre a dû rire sous cape en faisant une réponse comme celle-là. Eh ! mais les conditions qui régissent la construction de la section des prairies sont essentiellement différentes des stipulations qui s'appliquent à la section des montagnes. Ces deux sections devront, de toute nécessité, être construites séparément ; elles ont si peu de rapports entre elles qu'elles pourraient être construites par deux compagnies distinctes, et qu'il faudra tenir un compte séparé, afin d'en établir le prix de revient de ce que l'une et l'autre auront coûté. Et cependant, l'honorable ministre désire si ardemment que la division de l'ouest ne forme qu'un seul tout, qu'il s'est cru obligé d'exiger que le délai fût le même pour la construction de l'une et de l'autre section de la division de l'ouest. Mon honorable ami n'était certainement pas sérieux. Le premier ministre dira-t-il que c'est le souci de l'accord qui doit exister entre toutes les stipulations de ce superbe contrat qui l'a empêché de demander que le délai ne fût pas le même pour les deux sections ? Non ; il a été poussé à cela par d'autres motifs. Il craint que la compagnie manque d'ouvriers. Ses collègues ne paraissent pas partager son avis. Il ne semble pas exister entre eux de communauté d'idée par rapport à ce contrat dont l'importance est si grande. Le premier ministre a-t-il dit vrai lorsqu'il a déclaré à la Chambre que la Compagnie du Grand Tronc avait demandé un délai de huit années parce qu'elle ne pourrait pas se procurer un nombre suffisant d'ouvriers ? Si c'est bien cela que mon très honorable ami a voulu donner à entendre, je voudrais le savoir. La population du Nord-Ouest aimerait beaucoup savoir si c'est parce que la compagnie craint de manquer de main-d'œuvre que le premier ministre a consenti à lui accorder un délai de huit ans. Voilà cependant la seule réponse que le premier ministre a pu nous donner. Le ministre de la Justice s'en tient à l'harmonie du contrat, tandis que le premier ministre se préoccupe de la question des ouvriers.

Mais quels sont donc les faits ? Le contrat primitif accordait à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique un délai de cinq ans pour construire la division de l'ouest. Si j'assimile cette compagnie à celle du Grand Tronc, c'est que les deux n'en font qu'une en réalité. Le Grand Tronc a demandé aux ministres un délai additionnel de trois ans. Nul membre de cette Chambre, je présume, ne se serait opposé à ce qu'il fût accordé un délai de huit ans par rapport à la construction de la section des montagnes ; mais lorsque la Compagnie du Grand Tronc est venue demander que le délai relatif à la construction de la division de l'ouest fût prolongé à huit années, le gouvernement a-t-il cherché à pénétrer le motif de cette demande ? Je me plais à croire que les ministres n'ont pas dû acquiescer au désir de la compagnie sans exiger des explications, qu'ils ont dû—ainsi que tout homme pratique l'eût fait en de telles circonstances—demander la raison de cette prolongation de délai. Et la réponse qu'on a dû leur donner, c'est qu'il n'était pas possible de terminer en cinq ans la construction de la section des montagnes. J'imagine que dans les circonstances le gouvernement était tenu de répliquer : Fort bien ! nous allons prolonger le délai par rapport à la section des montagnes, mais il ne s'ensuit pas que vous aurez huit années pour construire la section des prairies ; nous voulons bien vous donner plus de temps pour construire la section des montagnes, mais pour ce qui est de celle des prairies, tenons-nous-en aux stipulations du contrat actuel. N'est-ce

pas là le langage qu'auraient dû tenir les ministres, s'ils avaient eu vraiment à cœur les intérêts de nos concitoyens du Nord-Ouest ? Mais ce n'est pas du tout ce qu'ils ont fait. Lorsqu'on leur demanda un nouveau délai de trois ans, ils s'empressèrent de l'accorder en s'inclinant servilement—voilà tout. Je ne conçois pas que le gouvernement, tout en accordant le délai demandé par rapport à la section des montagnes, n'ait pas refusé, dans l'intérêt des cultivateurs du Nord-Ouest, de retarder de trois années la construction de la section des praires. Pourquoi a-t-il permis que ce délai s'applique à toute la division de l'ouest ? Voilà ce qu'a demandé l'honorable député de Marquette (M. Roche), et jusqu'à présent, cette question est restée sans réponse, il ne nous a pas été donné la moindre explication.

Comparé aux travaux qu'ont coûté certaines parties du Pacifique Canadien, la construction de la section des prairies n'est qu'un jeu d'enfant. Dans cette région-là, on peut facilement construire un mille de voie ferrée par jour ; et puisque, au dire de ces messieurs de la droite, on avait un besoin si pressant de ce chemin de fer, c'eût été peu de chose, pour ceux qui entendaient faire face à l'urgence, que de construire un mille par jour. Mais, dans leur empressement à conclure le contrat, les ministres n'ont pas songé, lorsque le Grand Tronc leur fit la demande en question, que s'il convenait d'accorder du délai par rapport à l'une des sections, il en était tout autrement de l'autre. En donnant sa réponse, le premier ministre ne nous a pas apporté une seule raison à l'appui du délai accordé au sujet de la section des prairies. Chaque fois qu'il est revenu sur ce sujet, il nous a parlé de la division de l'ouest en général—des 1,500 milles de chemin, dont les deux tiers traverseront une plaine unie, le reste devant être construit à travers les montagnes. Néanmoins, on a accordé un délai uniforme pour ces deux parties bien différentes du chemin. La Colombie Anglaise entend que la section des montagnes soit construite à bref délai ; je ne crois pas cependant qu'elle s'oppose à ce qu'il soit accordé huit ans pour construire cette partie de la ligne. Mais que vont penser nos concitoyens de l'ouest qui, de l'aveu même des ministres, ont un besoin si urgent de moyens de transport ? Pourquoi permettre à la compagnie de les tenir huit années dans l'attente ? Pourquoi accorde-t-on ce délai par rapport à la section des montagnes sans exiger la construction plus rapide de la section des prairies ? Voilà la question qui se pose, et il importe qu'il y soit répondu dès ce soir, et voici pourquoi : si le premier ministre et ses collègues n'étaient pas intervenus l'an dernier, lorsque le Grand Tronc proposa de construire une ligne entre l'océan Pacifique et North-Bay—et j'appelle sur ce point l'attention du premier ministre du pays, et plus particulièrement celle des représentants du Nord-Ouest—les travaux de construction de la section des prairies seraient aujourd'hui

en voie d'exécution. Il n'y a encore absolument rien de fait. La construction de la section des prairies aurait dû être commencée en août dernier ; de cette façon, nous aurions aujourd'hui une bonne partie du chemin en exploitation. Mais le premier ministre, s'apercevant qu'une occasion s'offrait de frapper un grand coup politique, se laissa tenter et s'opposa à la réalisation du projet du Grand Tronc. Grâce à cette intervention du premier ministre et de ses collègues, le Nord-Ouest est aujourd'hui exactement dans la même situation que l'an dernier, c'est-à-dire qu'il n'a pas encore le chemin de fer dont il a un besoin si pressant.

M. le président, je prétends que nous avons droit d'exiger du premier ministre qu'il nous expose en termes clairs et précis les raisons qui l'ont porté à accorder une prolongation de délai par rapport à la construction non pas de la division de l'ouest, mais de la section des prairies de cette division. C'est là-dessus seulement que portait la question de mon honorable ami de Marquette. Mais chaque fois que le premier ministre a fait mine de répondre à cette question, il a soigneusement évité de dire un mot de cette section, s'en tenant constamment à la division de l'ouest, comme s'il n'était pas possible de considérer séparément les deux sections de cette division. Pourtant, ces sections sont l'objet de stipulations bien distinctes. Pourquoi, lorsque le premier ministre a posé ses conditions au sujet de la somme d'assistance à accorder aux sections des montagnes et des prairies, n'a-t-il pas également fixé le délai dans lequel ces sections devaient être construites ? Il est assurément aussi facile de s'en occuper séparément sous un rapport que sous un autre. Mais le gouvernement n'a jamais songé à cela, c'est évident, et il a tout bonnement acquiescé à la demande du Grand Tronc. Au reste, c'est ainsi que les ministres en ont agi au sujet de chacune des stipulations du nouveau contrat, dont chaque clause—ceci dit à la louange des esprits dirigeants du Grand Tronc, qui ont fait preuve de la plus grande habileté dans les circonstances—est rédigée de façon à protéger la compagnie, tandis qu'on n'y trouve pas un seul mot pour sauvegarder les intérêts du public. C'est pour cela qu'il importe que le premier ministre réponde, et réponde en termes clairs et précis à la question de l'honorable député de Marquette. Non content de retarder l'établissement d'un chemin de mer à travers la prairie en s'opposant à la réalisation du projet de la compagnie qui consentait à se charger de l'entreprise et avait même fait présenter à la Chambre un bill à ce sujet, le gouvernement ne s'est pas même donné la peine de faire aboutir son propre projet. Qu'est-il advenu de la division de l'est ?

L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) a dû confesser ici même qu'il est regrettable qu'il n'ait été fait ni explorations ni levés. Grâce à la diligence qui le caractérise, le Grand Tronc n'est pas absolument

dépourvu de levés et de renseignements fournis par des explorateurs. Depuis des mois, il s'occupe de faire explorer la région que doit traverser le chemin de fer de l'Etat ; il a dépensé de ce chef des sommes considérables, tandis que le gouvernement n'a absolument rien fait pour faire aboutir le projet qui, en juillet dernier, causait tant d'inquiétude au premier ministre. Il n'a rien commandé, n'a pas employé un seul arpenteur ou un seul ingénieur ; en un mot, il n'a absolument rien fait. Jusqu'à présent, c'est le Grand Tronc qui a tout fait faire et, s'il faut en croire le premier ministre, tous les travaux accomplis seraient à la charge de la compagnie. Cette dernière a pris charge de travaux que le gouvernement du Canada devrait faire exécuter, et le premier ministre cherche à nous faire croire qu'il est nullement entendu que la compagnie sera remboursée de ses frais. Je veux bien croire qu'il nous faut une certaine dose de crédulité, de crédulité parlementaire, mais je ne pense pas qu'il se trouve dans le pays un seul homme qui croira qu'il n'existe pas d'entente virtuelle—je ne dis pas une entente expresse ; car je suis bien sûr qu'il n'a pas été échangé une seule parole sur ce point entre le premier ministre et le gérant général et deuxième vice-président du Grand Tronc—je ne pense pas, dis-je, qu'il se trouve au Canada un seul homme qui croira qu'il n'est pas tacitement convenu que l'on remboursera au Grand Tronc tous les frais des explorations qu'il fait faire dans la région que doit traverser le chemin de fer que le gouvernement a entrepris de construire. Et, cependant, cette Chambre, qui a mission de résoudre ces questions au nom de la nation canadienne, on la prive de renseignements qu'il faudra tôt ou tard lui fournir aux dépens du trésor public ; on la renseignera quand il n'en sera plus temps. Telle est la situation qui nous est faite. J'affirme que le gouvernement est tenu de prêter la plus sérieuse attention et de répondre aux questions du genre de celle de l'honorable député de Marquette (M. Roche), et d'y répondre assez clairement pour qu'il n'y ait plus de méprise à l'avenir. Nous voulons, au nom du peuple canadien, et plus particulièrement au nom de la population du Nord-Ouest, savoir quelles raisons le Grand Tronc a alléguées à l'appui de sa demande de délai, et quels motifs ont porté le gouvernement à prolonger de trois ans le délai dans lequel la construction de la section des prairies devra être terminée.

Sir WILFRID LAURIER : Après avoir attentivement écouté mon honorable ami de Mamilton, j'en suis venu à la conclusion que je ne parviendrai à le convaincre ni par mes paroles ni par mon silence. Au cours de nos négociations avec le Compagnie du Grand Tronc, je n'ai jamais perdu de vue, j'en conviens, la force de l'opposition en matière d'obstruction. J'avouerai, cependant, que j'étais loin de penser qu'elle fût aussi habile à manier l'obtuse argutie. Je n'aurais jamais cru qu'on pût pousser le goût de la chicane et de l'ergoterie aussi loin que l'a fait l'honorable député.

M. BARKER : Le premier ministre estime-t-il que les observations que je viens de faire ne sont que de l'ergoterie ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. BARKER : Vraiment ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. BARKER : Je ne chercherai pas à qualifier l'attitude du premier ministre ; mes paroles ne seraient pas conformes au règlement de la Chambre.

Sir WILFRID LAURIER : Les miennes le sont ; c'est ce qui nous distingue l'un de l'autre. Je dis donc à mon honorable ami que le discours dont il vient d'accoucher n'est qu'un affreux tissu d'obtuses arguties. L'honorable député se complaît à entasser des objections comme il n'en viendrait jamais à la pensée de tout homme de bon sens appelé à conclure un marché de la nature de celui-ci ; il ne nous fait pas reproche d'avoir prolongé à huit années le délai dans lequel le Grand-Tronc-Pacifique devra construire la section des montagnes ; cela, il le veut bien, tout comme ses amis politiques, mais, dit-il, que fait-on de la section des prairies ? Croit-il que, dans notre pensée, la construction des diverses parties de la section des montagnes et de celles des prairies devrait être terminée en même temps ? Nous avons pensé que certaines parties du chemin devaient être construites avant les autres, et que la section des prairies serait terminée avant celle des montagnes. La section des prairies doit être construite la première ; et puisque le Grand Tronc avait raison de demander un délai du huit années par rapport à la section des montagnes, il est bien possible que ce délai ne s'applique virtuellement pas à la section des prairies. Il va sans dire que cette dernière devra être construite la première ; il n'y a donc pas lieu de fixer l'époque à la quelle elle devra être terminé. Il semble tout naturel que l'on commence par construire la section des prairies ; sur ce point je m'en rapporte au jugement de tous les membres de la Chambre. S'il se trouve ici quelqu'un que ces explications ne satisfont pas, ce ne peut être qu'un ergoteur et un fendeur de cheveux en quatre.

On m'a souvente fois reproché ici même de n'être pas entendu aux affaires.

M. POPE : Ecoutez ! écoutez!

Sir WILFRID LAURIER : Je ne prétends pas l'être, mais quand je prête l'oreille aux assertions, aux théories émises par certaines personnes qui posent aux gens d'affaires, eh bien ! je m'étonne de ma propre modestie. Lorsque nous avons conclu ce traité, nous n'avons pensé qu'aux seules

choses qui pouvaient venir à l'esprit d'un homme sensé et non à celui d'un ergoteur et d'un fendeur de cheveux en quatre. Que l'honorable député comprenne donc bien ceci : c'est que si nous sommes disposés à répondre de la manière la plus satisfaisante à toutes les objections sensées et à toutes les questions sensées qu'il lui plaira de nous poser, nous n'entendons pas accorder la moindre attention aux objections enfantines qu'il se plaît à amonceler dans le but de faire de l'obstruction.

M. BENNETT : Depuis que mon très honorable ami a quitté les banquettes de l'opposition et qu'il est devenu premier ministre, on remarque chez lui un défaut qu'on ne lui connaissait pas autrefois : il est fort irritable. Lorsqu'il faisait partie de l'opposition, les députés de la droite avaient beau faire pleuvoir les coups sur la tête de ses partisans, il ne se portait jamais à leur secours, jamais il ne lui venait à l'esprit de faire la leçon à personne.

Mais, M. l'Orateur, il a tout récemment assumé un nouveau rôle, et il est facile de voir qu'il ressent encore l'effet de la fustigation que lui a administrée l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) la nuit dernière. Quoi qu'il en soit, nous avons eu de la part du premier ministre l'aveu qu'il ne prétend pas être un financier, et je suis certain que le ministre de la Justice va être obligé de faire une confession semblable, si aucune autre raison ne peut être invoquée pour la prolongation de trois ans accordée en ce qui concerne le délai fixé pour la construction de cette section des prairies. Cette section aura environ 1,000 milles de longueur, et M. Hays et sir Charles Rivers-Wilson nous ont dit l'an dernier dans la salle du comité, que lorsque les travaux seraient commencées, ils seraient expédiés avec une rapidité qui éblouirait le peuple canadien. Les débiles efforts des mirmidons du chemin de fer Pacifique Canadien devaient être relégués dans l'ombre. M. Hays a dit que l'on mettrait en œuvre, pour la construction de cette voie, cet outillage supérieur du Grand Tronc devant lequel tout devait se flétrir et plier comme les épis sous le souffle d'un cyclone.

Et cependant qu'a-t-on trouvé ce soir ? Que cette puissante organisation est incapable de pénétrer dans cette région et de tenter d'y faire ce que le chemin de fer Pacifique Canadien a fait il y a quelques années. Comme l'a dit mon honorable ami de Hamilton (M. Barker) on a donné pour cela deux raisons et elles diffèrent entre elles du tout au tout. L'honorable ministre de la Justice a fait preuve d'une imagination plus fertile et s'est montré plus homme de ressources en donnant son explication. En premier lieu, la raison qu'il a donnée est qu'il n'est pas nécessaire d'avoir une loi pour forcer quelqu'un à faire ce qu'il est tenu de faire, et l'on fait remarquer avec raison à l'honorable ministre que, dans ce cas, il n'a plus qu'à déchirer le contrat. L'honorable ministre de la Justice se figure-t-il qu'un homme de bon sens croira que l'on a prolongé le délai tout simplement parce que l'on sait que la Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien n'en profitera pas ? Quant à la raison donnée par le très honorable premier ministre, tout ce que je puis dire c'est que, bien que je ne pose pas en expert en fait de chemins de fer, j'ai vu quelques travaux de construction de voies ferrées en ce pays, et si le très honorable ministre, en passant le long des travaux de ce genre, daigne jeter un regard sur ceux qui font le travail, il verra que ce ne sont ni des Canadiens, ni des Américains, mais des Italiens, des Polonais et d'autres étrangers de même catégorie, et vu que son collègue, l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) a eu la bonté d'importer un grand nombre de Douckhobors, de Galliciens et d'autres favoris de l'honorable député de Saskatchewan (M. Davis), il ne peut y avoir aucun doute qu'il y aura des myriades de ces étrangers dans cette région et qu'ils seront prêts à faire ces travaux.

M. DAVIS : L'honorable député devrait publier une épitre aux Galliciens.

M. BENNETT : Peut-être que l'honorable député pourrait leur adresser une épitre entremêlée d'espaces laissés en blanc. Quelle est la différence entre les conditions qui existaient lorsque le chemin de fer Pacifique Canadien a été construit et celles que le Grand-Tronc-Pacifique trouvera aujourd'hui en ce qui concerne la construction ? Lorsque le chemin de fer Pacifique Canadien a commencé sa marche vers l'ouest à partir de Winnipeg, il n'y avait pas une seule voie ferrée sur laquelle il eût pu faire transporter une seule livre de ses approvisionnnements. Le matériel a dû suivre les travailleurs à mesure que les travaux de construction avançaient.

Maintenant, la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique commence avec cet avantage que sur plus de la moitié de la distance, sur plus de 1,000 milles, sa ligne passe presque parallèlement au réseau du Nord-Canadien. Elle peut prendre le magnifique matériel de la compagnie proprement dite du chemin de fer du Grand Tronc qui se trouve actuellement dans Ontario et les anciennes provinces ; elle peut amener ses locomotives et ses wagons par le chemin de fer Canadien du Pacifique et, une fois rendue à Winnipeg, elle peut amener son matériel soit par le Nord-Canadien soit par le chemin de fer Canadien du Pacifique, à mesure que sa propre ligne se construit. Mais il y a plus et mieux que cela. Lors de la construction de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, la compagnie ne pouvait transporter une seule livre de ses approvisionnements au delà de l'extrémité de sa voie. La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique a sou-

mis au public une certaine carte contenant l'esquisse d'un certain tracé qu'elle se propose de suivre. Examinez la position avantageuse qu'elle occupe aujourd'hui. Si le très honorable premier ministre veut se donner la peine de consulter l'indicateur ordinaire que le chemin de fer Canadien du Pacifique a fait imprimer, il verra les avantages supérieurs que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique en retirera. D'abord, elle peut se rendre à Winnipeg par le Nord-Canadien ou par le Pacifique Canadien et commencer ses travaux à une douzaine de points différents sur une ligne qui est parallèle au chemin de fer Canadien du Pacifique. Il y a plus : elle peut se transporter sur la ligne du Pacifique du Canadien jusqu'à Régina, puis prendre la ligne entre Régina et Prince-Albert. De là elle peut commencer ses travaux en allant vers l'est et venir ainsi rejoindre sa ligne qu'elle aura commencé à construire de l'est à l'ouest. Mais, non seulement elle a l'avantage de pouvoir envoyer son matériel de Winnipeg jusqu'à un point situé au nord de Régina, puis de travailler de Régina vers Winnipeg, travaillant ainsi des deux côtés en allant vers le centre, mais elle a de plus l'avantage de pouvoir se rendre jusqu'à Calgary avec ses trains de construction, puis d'aller au nord d'Edmonton et de commencer à travailler depuis Edmonton en allant vers l'ouest. Voici une voie ferrée qui est appuyée par la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc et qui trouve en cela un avantage en ce qui concerne la construction. Dans le " Globe " d'aujourd'hui, il y a un interview avec M. Wm. Mackenzie, de la Compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien et M. Mackenzie, interrogé à Winnipeg, déclare que la Compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien va construire pas moins de 600 milles de voie ferrée en une seule saison, cette année. Cependant, le très honorable premier ministre admet tacitement que Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique ne peut construire plus de 300 milles par année. Ce petit effort de 600 milles par année de la part de la Compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien constitue apparemment, aux yeux du gouvernement une entreprise trop considérable pour cette compagnie. Voyez quels avantages supérieurs elle aura, comparés à ceux qu'a eus le chemin de fer du Pacifique Canadien. On est à ouvrir la région située au nord d'Edmonton. C'est un pays boisé ; l'épinette blanche y abonde. L'une des plus grandes difficultés contre lesquelles la Compagnie du Pacifique du Canadien a eu à lutter durant la construction de sa voie était le transport des traverses. Je crois que la majeure partie des traverses provenaient d'un endroit situé à l'est de Winnipeg ou dans cette direction. Le Grand-Tronc-Pacifique peut prendre ses traverses à Edmonton. Elles peuvent être flottées sur la rivière et recueillies aux divers endroits le long de la ligne en construction.

Le fait est que le gouvernement espère temporiser avec la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique et qu'il ne veut pas la forcer à faire ce que le pays attend de sa part. Au cours du présent débat, comme au cours du débat de l'année dernière, il a été déclaré ouvertement que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique espérait que d'ici à de longues années, elle ne serait pas obligée de construire la ligne sur la rive nord du lac Supérieur, et que l'on n'avait pas même l'intention d'obliger, d'ici à de longues années, le Grand-Tronc-Pacifique à construire la ligne jusqu'à la tête du lac Supérieur. On a affirmé que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique pourrait construire sa ligne en allant vers l'ouest à partir de Winnipeg, puis qu'elle pourrait prolonger sa ligne de Winnipeg à Emerson, et qu'en la raccordant aux lignes américaines, elle pourrait transporter le grain par la route de Duluth. Il y a plus : la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique se trouvera dans des conditions telles qu'elle n'aura pas besoin de prolonger sa ligne-mère vers l'ouest, mais qu'au lieu d'aller vers l'ouest, elle pourra construire ses embranchements et employer ses capitaux au prolongement de ses lignes latérales au nord et au sud de sa ligne-mère. On nous a dit que cette voie ferrée sera d'un grand avantage pour la province d'Ontario. On nous a dit que toutes les villes de Midland, Collingwood, Goderich et autres doivent en retirer des avantages certains. Si nous devons retirer ces avantages, qu'on nous les donne le plus tôt possible. Que l'on force cette compagnie à construire cette ligne dans le plus court délai possible et à transporter immédiatement le grain, que ce soit à Duluth ou à un endroit à la tête du lac Supérieur. Il est assez amusant de voir les honorables députés du Nord-Ouest qui font partie de la droite et qui depuis six ou sept ans demandent à grands cris des communications par voie ferrée, être les premiers à combattre la proposition ayant pour objet de forcer la compagnie à construire le plus tôt possible sa voie ferrée jusqu'à Edmonton. Edmonton est l'extrémité de la section des prairies. Cette après-midi, nous avons entendu d'honorables députés qui demeuraient dans la province du Manitoba durant la période de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, nous dire que cette voie ferrée, malgré tous les désavantages et les difficultés contre lesquelles la compagnie a dû lutter, a été construite à raison d'un mille par par jour et même plus rapidement. On m'informe que les voies ferrées dans la prairie peuvent être construite à raison de trois à cinq milles par jour. L'outillage que l'on peut se procurer maintenant offre des avantages supérieurs. Autrefois, la pose de la voie se faisait à la main et maintenant il y a des machines pour faire ce travail. Il n'y a aucun doute que la construction de cette voie ferrée puisse être poussée assez activement pour que les travaux soient terminés,

non en cinq ou huit ans, mais en deux ou trois ans. Et cependant, le gouvernement, pour des raisons qu'il connaît mieux que personne, intercale dans ce contrat, au détriment des colons du Nord-Ouest, des conditions qui retarderont de plusieurs années le parachèvement de cette voie ferrée. La population de l'ouest voit maintenant que ses véritables champions sont des hommes comme mon honorable ami de Macdonald (M. Boyd) et de Marquette (M. W. J. Roche), et non les députés libéraux du Nord-Ouest qui appuient tout ce qu'il plaît au premier ministre de proposer.

M. POPE : Je regrette que le premier ministre ait perdu cet empire sur lui-même qu'il possède ordinairement ; je regrette que le très honorable ministre ne se soit pas levé avec ce maintien digne qui convient au premier ministre d'une nation qu'il a créée en une seule nuit.

De fait, M. l'Orateur, je regrette qu'il ait créé cette nation canadienne aussi rapidement, car il aurait pu prendre un peu plus de temps afin de l'émonder de quelques-uns des défauts dont son gouvernement et lui sont responsables, et que le peuple du Canada a lieu de déplorer. Le très honorable ministre a qualifié d'arguties les arguments employés par les honorables membres de la gauche. Cette expression peut être parlementaire, mais elle n'est pas polie et n'est guère convaincante. Le contrat passé à la dernière session et déchiré depuis, et le contrat fait durant cette session et qui pourra être déchiré lui aussi, suffisent pour indiquer au peuple du Canada de quel côté se trouvent ceux qui ont recours aux arguties. Je demanderai au très honorable ministre—non que j'attende une réponse de sa part—si nous n'avons pas le droit, nous membres de la gauche, de nous montrer un peu curieux, en présence des violations des promesses et des engagements relatifs à ce contrat qui a été passé par lui et ses collègues avec la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc si les arguments du premier ministre n'étaient pas des arguties, le contrat devrait être aussi bon cette année qu'il l'était l'année dernière. Il nous a dit l'an dernier que nous ne pouvions pas attendre ; qu'il n'avait aucune sympathie pour l'homme qui remet toujours au lendemain; mais nous avons attendu plus d'un lendemain et nous attendons encore et, dussé-je encourir la colère du premier ministre, je lui dirai qu'agissant dans l'intérêt du peuple du Canada je combattrai ce contrat aussi longtemps que je le pourrai. Si le très honorable ministre croit qu'en nous traitant d'avocassiers ou de démagogues ou en nous accablant d'autres épithètes il réussira à nous intimider et à nous empêcher de défendre les intérêts du public, il se trompe énormément. En vertu de notre constitution, un homme est choisi pour être premier ministre du gouvernement du jour, mais bien qu'il occupe cette haute et honorable position, il doit se rappeler qu'il ne cesse pas d'être un membre ordinaire du parlement, comme nous tous. Il peut faire la loi à ses propres partisans et les faire agir à sa guise, mais il n'a aucun droit de commander aux libres et indépendants députés de la gauche et plus vite il apprendra cela, mieux ce sera. Dans le discours prononcé par sir Rivers-Wilson, nous trouvons la déclaration suivante :

> Cependant, comme résultat des négociations avec le gouvernement un autre bill a été présenté par le gouvernement lui-même pour assurer la construction de la ligne projetée entre le Nouveau-Brunswick et le Pacifique par une société formée entre le gouvernement et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

J'ai déjà dit qu'une pareille association est une association immorale. Nous voici avec une société formée entre le gouvernement et une corporation particulière, tous deux étant conjointement et solidairement intéressés, et comment pouvons-nous nous attendre à ce que le gouvernement fasse un marché indépendant dans l'intérêt du peuple du Canada, avec son associé, la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc ? Du moment où cet acte de société a été signé, nous n'avions plus de gouvernement indépendant et le gouvernement n'était plus capable de protéger les intérêts du peuple. L'immoralité de cette association sera démontrée à maintes reprises, et si je ne me trompe, les tribunaux du pays nous fourniront à l'avenir d'abondantes preuves de l'immoralité de cette association du gouvernement du Canada avec la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc, qui n'a qu'un intérêt mercantile, sordide, dans cette opération. Nous ne pouvons pas nous attendre à du patriotisme de la part de la Compagnie du Grand Tronc; ce qu'elle cherche c'est le tout-puissant dollar. Le très honorable ministre s'est lié à une corporation qui n'a qu'un seul désir : faire de l'argent, le faire très rapidement et tirer le plus possible du Canada. Où est le ministre des Chemins de fer et Canaux pour défendre ce contrat ? Jour par jour il a été à son siège, engageant le ministre de l'Intérieur, le premier ministre et quelques autres à défendre une mesure qui ressort à son ministère, et il n'est pas plus utile que——

Un honorable DEPUTE : Le nid d'oiseau de l'an passé.

M. POPE : Oui, merci pour l'expression. Jamais pareil spectacle ne s'est vu dans un parlement et jamais pareil spectacle ne s'y verra à l'avenir. Raillé par son propre parti, raillé par la population du pays, raillé par la presse du pays, tourné en ridicule et conspué en catimini, il n'y a jamais eu pareil spectacle et j'espère qu'il n'y en aura plus. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a sous ses ordres des ingénieurs de grande expérience, un grand nombre d'hommes employés à l'exploitation des voies ferrées, et il devrait pouvoir utiliser la grande expérience

de son ministère pour expliquer ce contrat, mais il est muet comme la tombe.

Nonobstant les arguties de l'honorable député de Hamilton, je vais oser, même en présence de l'auguste personnage qui siège comme premier ministre du Canada, dire que l'un des points faibles du contrat, c'est qu'il permet à la compagnie de prendre huit ans pour faire les travaux de construction. Mais le très honorable ministre dit qu'elle ne prendra pas huit ans. S'il en est ainsi, pourquoi ne pas mettre cela dans le contrat ? Le peuple du Canada serait alors plus convaincu que le très honorable premier ministre et son gouvernement sont dévoués aux intérêts du public. Toute la production de la région des prairies n'est pas expédiée vers l'est. Une quantité considérable de cette production est expédiée vers l'ouest; et même pour percer les montagnes, un délai de huit ans est très long. Les produits de la région des prairies qui sont expédiés vers l'ouest augmentent d'année en année. La population qui habite aux environs d'Edmonton importe du blé, vu qu'elle en consomme plus qu'elle n'en récolte. Il y a là de grands moulins de farine d'avoine dont le produit est expédié à la côte du Pacifique et de là dans les diverses parties du monde. Il y a des années que nous insistons auprès du gouvernement pour qu'il développe rapidement cette partie du pays en y construisant des voies ferrées; et la nécessité de faire quelque chose dans ce sens n'a jamais semblé frapper l'esprit de nos gouvernements avant que vint l'heure où un homme ne pouvait plus attendre, et le nom de cet homme pressé nous a été donné l'an dernier par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux à l'occasion de sa retraite. Le très honorable ministre sait que les études de tracés vont maintenant devenir la propriété de la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, de sorte que la construction de la voie ferrée pourrait être faite sans délai dans cette région. Je crois que nous faisons un plaidoyer honnête en faveur des intérêts de la section des prairies. Je n'ai aucun doute que les honorables députés qui viennent de cette région diront : Nous avons confiance que la compagnie le construira plus tôt.

M. DAVIS : Certainement.

M. POPE : Si l'honorable député faisait avec moi un contrat pour une entreprise que je pourrais faire en trois ans, me donnerait-il huit ans de délai ? Pas du tout. Il dirait : Si vous pouvez le faire en trois ans, mettez trois ans dans le contrat. Le peuple canadien paie un prix élevé pour ce chemin en garantissant les trois quarts du coût, afin que nous ayons cette construction rapide et en faisant cela il a, tout autant que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, le droit de faire inscrire cette condition au contrat. Mais dans ce contrat on ne trouve aucune clause inscrite en faveur des intérêts du peuple du Canada. Chaque clause est rédigée dans l'intérêt du Grand-Tronc-Pacifique.

M. SCOTT : Il ne peut retirer aucun bénéfice avant qu'il puisse commencer à transporter des produits des prairies jusqu'aux lacs.

M. POPE : Vous ne mettrez pas huit ans à construire jusqu'aux lacs. Combien de temps Mackenzie et Mann ont-ils mis à construire depuis Winnipeg jusqu'aux lacs ?

M. DAVIS : Ils contruisent encore.

M. POPE : Combien ont-ils mis de temps à construire ?

M. DAVIS : Environ quatre ans.

M. POPE : Cela n'est pas absolument exact. L'honorable député est maintenant en voie de faire ma preuve. En allouant quelque chose pour les déclarations des honorables membres de la droite, cela a probablement pris de deux ans à deux ans et demi tout au plus. C'est ainsi qu'il nous faut escompter les déclarations faites par ces honorables députés. La compagnie pourrait faire les travaux de construction tout le long de la ligne jusqu'à Edmonton à l'ouest. Les approvisionnements pourraient être transportés par le Canadien du Pacifique.

M. DAVIS : L'honorable député sait-il combien le Chemin du Pacifique a exigé de la part de la Compagnie du Nord-Canadien pour le transport d'une locomotive jusqu'à Edmonton ? A peu près la valeur de la locomotive.

M. POPE : Oui, et je garantirai que le chemin de fer Canadien du Pacifique passera un contrat avec le Grand-Tronc-Pacifique pour transporter ses approvisionnements moyennant un prix aussi peu élevé que celui qu'il exigeait de sa part. Le chemin de fer Canadien du Pacifique a l'intention de faire de l'argent avec ce chemin de fer et ses directeurs ne sont pas des sots. Il profitera de l'occasion pour transporter ses marchandises et il y fera de l'argent. Il n'y a pas de similitude entre les conditions dans lesquelles le chemin de fer Canadien du Pacifique et le chemin de fer Canadien du Nord ont été construits. Si vous consultez M. Hays ou sir Charles Rivers-Wilson, ou tout autre fonctionnaire du Grand Tronc, vous constaterez qu'ils estiment qu'il est beaucoup plus facile aujourd'hui de construire rapidement dans cette région qu'en aucun temps auparavant.

M. SCOTT : Certainement.

M. POPE : Alors, pourquoi ne pas insérer une clause favorable au peuple du Canada ?

M. SCOTT : Pourquoi ne pas adopter le bill et laisser faire les travaux ?

M. DAVIS : Vous les avez retardés depuis deux ans.

M. POPE : Mais le contrat n'a été présenté qu'en juillet dernier, et en tant qu'il s'agit de cette Chambre, il est entré en vi-

gueur en octobre. Dans ces circonstances, comment l'honorable député peut-il dire, lorsque le gouvernement a constaté qu'il était obligé d'amender le contrat, et lorsqu'il est entré dans cette société immorale, que nous avons retardé les travaux durant deux ans ? Cela est à peu près aussi vrai que la déclaration de l'honorable député à l'effet qu'il a fallu quatre ans pour construire le chemin de fer Canadien du Nord depuis Winnipeg jusqu'aux Grands Lacs. Voici à peu près le genre d'arguments employé par ces honorables députés. Que sont devenus ces honorables députés qui criaient si fort en faveur du développement rapide de cette région il y a quelques années, et demandaient à grands cris de nouvelles communications par voie ferrée ? Ils sont aujourd'hui muets comme la tombe. Ils n'osent faire entendre une seule parole de protestation contre cette proposition ayant pour objet de retarder la construction de cette section des prairies trois ans de plus que le temps fixé au contrat primitif. Ils ont été si bien ramenés dans le rang sous le fouet de leur maître que, loin d'avoir recours à des arguties, ils n'osent même pas s'affirmer. M. l'Orateur, que serait devenu le pays sans le parti conservateur ? On ne saurait trouver au Nord-Ouest un seul chemin de fer, à l'exception du chemin de fer du pas du Nid-de-Corbeau, qui n'ait été organisé par un gouvernement conservateur.

M. SCOTT : Que dites-vous du Nord-Canadien ? On n'en entendait pas parler du temps de l'ancien gouvernement.

M. POPE : Le Nord-Canadien n'a jamais construit un seul mille de voie ferrée dans les Territoires avant cette année, et alors, il a reçu l'appui unanime de la gauche. Il n'y a pas un seul chemin de fer dans les territoires qui n'ait reçu l'appui fidèle des honorables membres de la gauche, qu'ils aient été au pouvoir ou dans l'opposition. Puisque les honorables membres de la droite ne sont pas en position d'en dire autant, ils ne sauraient s'attribuer le mérite de la construction des voies ferrées et de leur développement dans les grandes régions de l'ouest. Nous connaissons leur passé. Nous connaissons le passé du très honorable chef du gouvernement. Nous savons quelle attitude il a prise autrefois au sujet de la construction des voies ferrées dans cette région, et nous avons aujourd'hui l'aveu d'un grand nombre de libéraux dans le pays, et de quelques-uns des honorables ministres, à l'effet que le parti libéral était alors dans l'erreur. Si les honorables membres de la droite veulent faire preuve d'indépendance et du désir de se rendre utiles envers le pays, qu'ils nous donnent cette preuve à l'occasion de cette clause du contrat. Je n'ai aucun doute que le premier ministre a agi avec une entière bonne foi, et du moment que nous confirmons cette convention supplémentaire, nous permettons au chemin de fer du Grand Tronc de retarder le développement des voies ferrées dans le Nord-Ouest. Même un délai de cinq ans est trop long pour construire cette section des prairies. Cette voie ferrée devrait être construite depuis les grands lacs jusqu'à Edmonton en trois ans tout au plus. Pourquoi ne pas insérer dans le contrat une condition à cet effet ? Le très honorable premier ministre lui-même nous a donné à entendre à la dernière session, qu'il y aurait danger à ne pas construire ce chemin rapidement. Nul ne sait, disait-il, ce que l'avenir nous prépare, et c'est sur son engagement personnel, devant cette Chambre, de pousser rapidement la construction de cette voie ferrée, que ses partisans ont consenti à accepter le contrat.

Mais, maintenant, il veut prolonger de trois ans le délai fixé, et nous, de la gauche, nous lui demandons de considérer la promesse solennelle qu'il a faite l'an dernier, et de forcer cette compagnie à construire cette section des prairies dans un délai raisonnable, dans trois ou quatre ans par exemple. Mais lorsque nous insistons sur ce point auprès de l'honorable ministre, celui-ci, au lieu d'essayer à discuter, nous accuse d'avoir recours à des arguties. Comment, dit-il, les honorables membres de la gauche, osent-ils s'oublier au point d'avoir recours à des arguties en ma présence, à moi, le premier ministre ?

Le très honorable premier ministre a fortement insisté sur la perspective offerte à la population de l'est, d'être bien indemnisée sous forme de prix réduits en fait de transport sur les produits manufacturés qu'elle en expédie vers l'ouest. Eh bien ! est-ce que l'honorable ministre ne voit pas que ce plaidoyer se retourne contre lui-même. Il n'y a aucun doute que, dans l'histoire du colon, le temps où il a le plus besoin d'acheter des marchandises à bon marché, est celui où il en est encore à ses débuts dans un pays neuf, avec peu d'argent et ayant à lutter contre tous les obstacles qui rendent le succès difficile. Mais le très honorable ministre retarde de trois ans cette date tant désirée où l'achèvement de ce chemin de fer projeté à travers les prairies amènera une diminution dans les prix du transport.

Prenez ensuite la section de North-Bay. Le gouvernement ne nous fait aucune promesse quant à la date où la construction de la section de l'est doit commencer. Le gouvernement ne nous promet pas que les travaux de cette section seront, dans un avenir prochain, poussés avec célérité. Le chemin entre North-Bay et Winnipeg sera une importante voie d'alimentation pour le chemin de fer du Grand Tronc. On a dit et répété que le chemin de fer du Grand Tronc ne pourrait utiliser la section des prairies avant de se rendre à North-Bay afin de s'y raccorder avec ses lignes de l'est. En conséquence, la construction de la ligne jusqu'à North-Bay est aussi essentielle pour le Nord-Ouest que pour l'est ; cependant, nous n'avons aucun

renseignement quant à la date où cette section sera commencée.

Je remarque que dans le discours qu'il a prononcé l'année dernière, le très honorable premier ministre a pris le soin de rappeler l'amendement qu'il avait proposé lorsque le bill constituant légalement le chemin de fer Pacifique Canadien était discuté à la Chambre. Il disait alors :

Dans l'opinion de cette Chambre, de nouvelles explorations sont nécessaires, afin d'en arriver à une décision saine au sujet du chemin de fer en ligne directe, et il serait prématuré d'adopter aucun tracé avant que des nouvelles explorations aient été faites.

Si cette argumentation était bonne alors, elle est bonne aujourd'hui. Le très honorable ministre hoche la tête.

Sir WILFRID LAURIER : Les conditions ne sont pas du tout les mêmes.

M. POPE : Sous quel rapport?

Sir WILFRID LAURIER : Il s'agissait alors de construire une ligne courte à travers l'Etat du Maine.

M. POPE : Et le très honorable ministre voulait alors faire faire des explorations.

Sir WILFRID LAURIER : Avant de traverser un pays étranger.

M. POPE : Mais, les collines, les montagnes et les vallons ont été faits par la nature et ils sont absolument les mêmes, qu'ils se trouvent situés dans l'Etat du Maine ou dans la province du Nouveau-Brunswick. Cette partie du chemin qui traverse l'Etat du Maine était accidentée, tout comme la partie qui traverse les provinces maritimes. Lorsque vous quittez Québec et que vous allez vers le nord, vous trouvez une région difficile comme celle décrite par un missionnaire il y a environ deux cent cinquante ans. Il a voyagé dans une direction diagonale. Il est parti du Saguenay et est allé au lac Saint-Jean où il a hiverné, et du lac Saint-Jean, il s'est rendu à la baie d'Hudson. Ce n'est pas là la route qui doit être suivie : c'est une route qui doit être traversée un peu obliquement par le chemin venant de Québec. Si vous prenez la description de ce voyage qui a été lue ici l'autre soir, vous y verrez que le voyageur parle d'une région montagneuse avec des chutes d'eau, et il parle des difficultés qu'il a rencontrées sur sa route. Si c'est là la section qui doit être traversée, je dis qu'il n'y a nul besoin de se hâter, si nous devons observer le principe de la résolution proposée par le très honorable ministre, il a quelques années. Et cette région est en Canada ; elle n'est pas sous le drapeau américain et par conséquent, elle n'a pas été modifiée depuis que le missionnaire l'a traversée il y a 250 ans. En traversant cette partie du pays, nous nous dirigeons vers un point en ligne droite avec North-Bay, où la Compagnie du Grand Tronc a l'intention de construire un embranchement depuis le chemin du gouvernement jusqu'à North-Bay. Puis on continue vers Winnipeg. Nous savons quelles sont les difficultés que le chemin de fer Pacifique Canadien a rencontrées entre North-Bay et Winnipeg. Et personne aujourd'hui n'a aucun renseignement—s'il y a des renseignements, il devraient être sur le bureau ; ils ne devraient pas être ailleurs, lorsqu'on est à discuter cette question. Il n'y a pas de renseignements pouvant justifier l'assertion que ce chemin entre North-Bay et Winnipeg puisse être construit à meilleur marché que le chemin de fer Pacifique Canadien entre North-Bay et Winnipeg.

Qui sait ? il peut y avoir des difficultés même plus considérables. Il importe donc que le gouvernement nous apprenne qu'il va commencé à construire la section de l'est, de North-Bay à Winnipeg, afin que le Grand Tronc se raccorde au chemin de fer de l'Etat dans l'est ; il importe que le gouvernement nous apprenne aussi à quelle date il va commencer à construire ce chemin de North-Bay à Québec et de Québec à Moncton. Mais le premier ministre vient dire que nous sommes des fendeurs de cheveux. Pourquoi le sommes-nous ? Nous demandons les mêmes renseignements qu'il a lui-même demandés dans cette résolution et qu'il aurait dû avoir, dit-il, avant même qu'on eût arrêté le choix d'un tracé, et cela, indépendamment de la promesse de construire un chemin de fer. Avant même que le parlement fût en état de voter cet argent à être dépensé dans une région comme celle-ci—à l'exception de la partie qui se trouve dans les Etats-Unis—il demanda que l'on fît des explorations. Et, bien que ces paroles aient été prononcées il y a dix-huit ans et qu'il les ait citées dans son discours, l'année dernière, il vient nous traiter d'ergoteurs, parce que nous hésitons aujourd'hui à voter $175,000,000 pour construire un chemin de fer à travers une région qui n'a jamais été explorée. Le premier ministre nous renvoie à ce qu'il appelle "sa masse de renseignements," il nous réfère au livre écrit, il y a deux cent cinquante ans, par un vieux missionnaire. Cependant, chaque ligne de ce livre condamne le premier ministre comme sa propre résolution condamne le gouvernement d'avoir décidé de dépenser $175,000,000 sans s'être procuré de plus amples renseignements.

M. LANCASTER : Au risque de me faire appeler chicanier et ergoteur et de me faire décerner par le premier ministre de ce pays encore d'autres jolis noms qui figureront dans nos archives comme exemple du langage parlementaire du premier ministre actuel, je lui poserai quelques questions, à lui, ainsi qu'au ministre de la Justice, qui s'est chargé de travailler avec lui à faire adopter ce bill par la Chambre.

En les questionnant d'une façon plus humble et plus calme que n'a cru devoir le faire mon respecté collègue et ami l'honorable député d'Hamilton, je reviendrai peut-être à

ces méthodes plus polies qui étaient censées caractériser la députation lorsqu'on se servit de cette expression pour désigner l'honorable député, qui n'était pas alors premier ministre, mais espérant le devenir. Ces méthodes courtoises réussiront peut-être à faire luire un rayon de soleil parmi les ténèbres de ce contrat et à le rendre intelligible au peuple canadien. Je ne saurais dire précisément ce que c'est qu'un chicanier ou un ergoteur; il ne se trouve pas de ces entêtés-là parmi les braves habitants du comté de Lincoln. Cependant, l'expression qui s'est peinte sur la figure du premier ministre lorsqu'il a prononcé ces mots nous a portés à croire qu'ils ne désignaient rien de bien joli. Le premier ministre a eu l'air de parler de choses peu propres et peu convenables. Je vais m'efforcer de ne rien dire qui puisse faire reprendre cette même expression à sa figure lorsqu'il me répondra.

Une question à laquelle je voudrais bien qu'il fût répondu, c'est celle que l'honorable député de Marquette a posée et à laquelle nous avons travaillé tout l'après-midi à obtenir une réponse. Comme il existe une différence entre la section des montagnes et celle des prairies par rapport à la subvention et à la garantie, pourquoi notre désir de connaître la raison pour laquelle il n'y a pas de différence entre ces deux sections par rapport à la période de construction, nous mériterait-il l'épithète de chicaniers et d'ergoteurs ? Je signalerai deux points de ce contrat au premier ministre, qui n'a peut-être pas lu ce contrat-là. Je ne saurais trop dire s'il l'a lu. L'article 15, qui précède immédiatement les signatures, dit :

Le présent contrat sera soumis au parlement du Canada pour être par lui ratifié.

Nous sommes maintenant le parlement du Canada et on nous demande de ratifier ce contrat. Nous devons le ratifier pour qu'il puisse avoir effet, bien qu'il ait été signé par le ministre des Chemins de fer et Canaux, qui semble en avoir toujours eu peur depuis. Il y est surtout d'abord parlé de la prorogation du délai fixé pour la construction du chemin. Le contrat intervenu en premier lieu est modifié à cet égard et il faut d'abord le lire pour pouvoir comprendre cette disposition. L'article 4 traite de la section de l'Ouest. Il me faudra peu de temps pour le lire, et je crois devoir le lire au premier ministre pour lui faire voir ce que c'est qu'il appelle arguties et ergoterie. Voici la teneur de cet article :

4. La division de l'ouest est de plus, pour faciliter les références, réputée divisée en deux sections, l'une comprise entre le terminus est et le versant oriental des montagnes Rocheuses à l'ouest (désigné aux présentes sous le nom de " Section des Prairies "), et l'autre comprise entre la limite orientale des montagnes Rocheuses et le terminus occidental de ladite section (désignée aux présentes sous l'appellation "Section des Montagnes "). Ladite limite est des montagnes Rocheuses sera déterminée après qu'aura été établi le tracé de la ligne, et après que des études et levés de plans réellement faits en auront établi le profil, sur ledit tracé, et elle sera établie et arrêtée sur les données résultant desdits levés et études par l'ingénieur en chef de la compagnie et l'ingénieur en chef du gouvernement, en tenant compte des accidents physiques de la région et du coût de la construction, et en s'efforçant autant que possible de déterminer le point auquel prend fin la construction plus facile et moins coûteuse particulière à la région des prairies et où doit commencer le travail plus difficile et plus coûteux qu'exige la construction dans les montagnes et, au cas de désaccord entre les ingénieurs, la contestation sera vidée par les ingénieurs et un tiers-arbitre, qu'ils choisiront, et au cas où ils ne pourraient s'entendre sur le choix du tiers-arbitre, le juge en chef de la cour Suprême du Canada peut nommer ce tiers-arbitre et la décision de la majorité d'entre eux sera finale.

On a inséré une disposition spéciale en vue de déterminer où commence la section des prairies et où se termine la section des montagnes. Est-ce donc chicaner et jouer sur les mots, pour ces messieurs, que de se donner la peine de faire cette distinction entre la section des montagnes et celles des prairies ? Méritons-nous d'être traités de chicaneurs et de vétillards parce que nous demandons pourquoi il n'a pas été fait de distinction entre ces deux sections quant à l'époque de leur construction, et parce que nous pensons que la partie coûtant le moins cher à construire devrait être construite la première ? Le premier ministre parle de sens commun. C'est là un mot qui me paraît moins étrange que " chicaner " et " vétiller."

J'ai entendu le mot sens commun employé une fois ou deux en cette Chambre ; ainsi, le premier ministre a trouvé que la question posée par l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) n'avait pas le sens commun. Je puis assurer au premier ministre que les électeurs du comté de Lincoln, ceux mêmes qui d'habitude lui donnaient leur appui, me posent cette question chaque fois qu'ils me rencontrent. Ils me demandent si nous ne pourrions pas induire le gouvernement à modifier le contrat de manière à ce que les grands champs de blé de l'Ouest puissent être desservis avant la section des montagnes. Si nous chicanons et jouons sur les mots et si nous déraisonnons, le peuple canadien que nous représentons joue et chicane sur les mots et déraisonne également dans les recommandations qu'il fait à ses représentants. Le peuple canadien tout entier pose cette question et compte que les députés au parlement fédéral, où l'on s'occupe de perfectionner ce contrat, décideront le gouvernement à donner quelque raison satisfaisante, s'il en est, pour se dispenser de faire cette stipulation. Quelle a été la réponse du ministre de la Justice à ceux qui lui soutenaient qu'il faudrait faire cette distinction et exiger que la section des prairies fût construite avant celle des montagnes, et non pas traiter

tout le parcours comme une seule section ? Il répondit que les diverses stipulations du contrat ne s'harmoniseraient plus. Il a déclaré également qu'on pouvait s'attendre à ce que la compagnie commencerait les opérations le plus tôt possible, que le trafic était là en souffrance. On n'aurait pas été justifiable, j'imagine, d'accuser le ministre de la Justice de jouer et de chicaner sur les mots en donnant ces réponses ; mais j'ose dire que ce ne sont pas là les réponses qu'il convenait de donner aux députés de la gauche ; et le peuple canadien en conclura qu'on a donné ces réponses parce qu'on n'en trouvait pas de meilleures à donner. Cette question avait été perdue de vue lors de la rédaction du contrat. Elle ne se présenta pas à l'esprit du ministre avant que les députés de l'opposition l'eussent soulevée. Mais, au lieu de se montrer franc et de répondre : Nous n'y avons jamais pensé ; nous avons signé le contrat, et nous n'avons plus le droit de demander au Grand Tronc de construire en premier lieu la section des prairies, mais nous ferons de notre mieux pour l'engager à le faire et nous obtiendrons ainsi, d'une manière détournée, ce que nous aurions pu obtenir directement si nous y avions pensé à temps ; au lieu, dis-je, de faire cette réponse, le ministre de la Justice a dit que nous pouvions être sûrs que la section des prairies serait construite la première et qu'en ce qui regarde le mode de construction du chemin, la compagnie sait très bien ce que le contrat veut dire, de sorte que nous n'avons pas à nous en préoccuper. Par exemple, quand on nous dit que le contrat exige un chemin de la même classe que le Grand Tronc, entre Montréal et Toronto, le ministre de la Justice répond à ceux qui lui demandent ce que cela veut dire, que les autorités du Grand Tronc savent à quoi s'en tenir, mais que lui, n'étant pas un constructeur de chemin de fer, il n'en sait rien. Evidemment, ce n'est pas là chicaner ni jouer sur les mots ; ce n'est pas ce que je veux dire ; mais ce n'est pas répondre à la question d'une manière satisfaisante pour le peuple canadien que nous représentons. Ce n'est pas au moyen d'une telle réponse qu'on dissipera l'inquiétude dans l'esprit des électurs. Nous aurions préférer que le premier ministre, se tournant vers le ministre de la Justice, lui eût dit : Si vous continuez à répondre de cette manière, j'aurai à vous faire le reproche de jouer et de chicaner sur les mots. Le premier ministre sait bien que les députés du Nord-Ouest insistent pour que des stipulations de la plus stricte nature soient insérées dans tout bill de chemin de fer en vue de la construction immédiate des lignes subventionnées. Dans la région des prairies, tout doit se faire sans retard. Les honorables députés de la région des praires, sans distinction de partis sont unanimes sur ce point ; alors pourquoi les députés libéraux de l'Ouest ne se joignent-ils pas à leurs collègues de la gauche pour obtenir du gouvernement la construction plus rapide de cette section des prairies. Est-ce parce qu'on les aurait traités de chicaneurs et de vétillards, on qu'on les aurait accusés de déraisonner ? Ou est-ce parce qu'ils n'aiment pas l'expression du visage du premier ministre quand une telle question lui est posée et que sa majorité tombe à 19, comme l'autre jour ? Le peuple canadien veut une autre réponse que celle-là. Ces libéraux qui ont voté pour moi à la dernière élection et qui vont voter encore pour moi la prochaine fois, parce qu'à leur avis le gouvernement n'a pas rempli ses promesses, ces électeurs, dis-je, exigent une autre réponse.

Ils savaient que le gouvernement a violé tous ses engagements ; mais ils pensaient avoir comme fiche de consolation l'amabilité reconnue du premier ministre. Va-t-il falloir que je leur dise que celui-ci est toujours fâché, et ne peut répondre aux questions de l'opposition sans se mettre en colère? Je voudrais pouvoir leur dire que le premier ministre, quelle que soit sa politique, n'en est pas moins un Canadien, un homme courtois et qu'il ne voudrait pas injurier les députés.

Je désire signaler à l'attention une question soulevée par le député de Winnipeg (M. Puttee) ; l'observation passa inaperçu, le gouvernement jugeant apparemment qu'elle ne valait pas la peine qu'on s'en préoccupât. Le député de Winnipeg appuya sur les conséquences qui pourraient découler de l'insertion du mot "grèves" à un certain endroit du premier article du contrat. Je n'ai pas l'intention de répéter ce qu'a dit l'honorable représentant de Winnipeg ; je me bornerai à énoncer de nouveau son idée ; car il semblerait ou bien qu'il n'a pu parler assez fort pour attirer l'attention du premier ministre, ou bien qu'on n'a pas jugé son observation assez importante au point de vue de l'intérêt du pays pour y répondre ou même pour gourmander l'honorable député qui l'avait faite. Il fit voir que l'insertion du mot "grèves" dans ce contrat pourrait avoir l'effet de fournir au Grand Tronc un excellent prétexte de ne pas remplir ses obligations. Cette compagnie pourra traiter ses ouvriers employés à la construction du chemin de manière à provoquer une grève. Elle peut les traiter de telle façon qu'aucun ouvrier, quelque bien disposé qu'il soit ne veuille rester à son emploi ; il pourrait en résulter une grève, ce qui permettrait à la compagnie de violer son contrat impunément. Le contrat ne renferme aucune disposition statuant que tel ou tel tribunal décidera si les grèves qui pourront subvenir sont sérieuses ou non, sont ou ne sont pas le fait de la compagnie. Il ne renferme aucune disposition par laquelle le gouvernement, dans le cas où il surviendrait une grève se réserve le droit de ne pas accepter les explications que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pourra lui offrir. Cette compagnie pourra dire : la grève a éclaté, et en conséquence, vous n'y pouvez rien faire. C'est là une question qui mérite d'être considérée. L'honorable député de Winnipeg, qui représente d'une manière un

peu plus spéciale que nous peut-être les intérêts ouvriers du pays, était certainement justifiable de faire cette observation aux ministres, et ceux-ci auraient dû s'en préoccuper. Il fit observer en même temps, que dans le cas d'une grève la compagnie pourrait recourir à la main-d'œuvre étrangère ; mais les ministres n'en ont fait aucun cas. Je ferai observer que le très honorable premier ministre trouve bon d'invoquer l'intérêt de l'ouvrier quand il s'agit de faire accepter certaines stipulations du contrat ; par exemple, il a déclaré que la rareté des occasions de pécule était la justification de certaines stipulations insérées au contrat. Le très honorable premier ministre se fait le protecteur de l'ouvrier quand cela lui permet de justifier quelque stipulation déraisonnable du contrat ; mais quand il s'agit de protéger efficacement la classe des travailleurs et d'empêcher une grande compagnie d'invoquer la grève comme prétexte d'inexécution de son contrat, on ne se préoccupe nullement d'expliquer comment l'omission signalée par l'honorable député a pu se produire ; et on ne veut pas reconnaître que la proposition faite par les honorables députés de la gauche est excellente. On a fait observer au très honorable premier ministre également qu'on ne saurait faire la comparaison entre les situations respectives du Grand-Tronc-Pacifique aujourd'hui et du Canadien du Pacifique d'il y a quelque vingt ans, en vue de la construction rapide de leurs lignes. Pourquoi? Nous savons que le Canadien du Pacifique a non seulement une grande artère principale traversant le pays, mais aussi d'innombrables embranchements dans toutes les directions ; et sur ce réseau on pourra transporter tout ce qui sera nécessaire pour la construction du Grand-Tronc-Pacifique jusqu'en des endroits éloignés de quelques milles au plus des divers points du tracé du nouveau chemin de fer dans la section des prairies. Que va-t-il en résulter? La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pourra commencer à construire son chemin en vingt endroits différents de la prairie. Elle pourra avoir vingt équipes de terrassiers travaillant à la fois. Elle pourra construire des sections de dix milles et les rattacher les unes aux autres en un jour ou deux. La Compagnie du chemin de fer du Pacifique, au contraire, dut ouvrir sa propre voie et ne pas s'en éloigner. Il n'existait à cette époque aucun chemin de fer sur lequel on aurait pu transporter les matériaux nécessaires ; sa propre voie était la seule qu'elle pouvait utiliser au fur et à mesure de sa construction ; et elle ne pouvait pousser les travaux qu'en un seul endroit à la fois par une progression lente. Mais aujourd'hui la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique jouit de tous les avantages résultant de la construction préalable de la ligne principale et de tous les embranchements du chemin de fer du Pacifique ; elle peut utiliser tout ce réseau pour le transport des matériaux requis en vue de la construction de son propre chemin, et elle peut effectuer la construction de ce chemin par sections de dix, de quinze ou de vingt milles.

Par conséquent, il y a toutes les raisons pour que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique soit tenue de construire sur-le-champ la section des prairies, au lieu de pousser simultanément les travaux sur la section des montagnes. Au risque de me faire dire des injures et de mettre le très honorable premier ministre en colère, nous devons nous demander pourquoi on n'a pas vu à cela. Ce sera notre devoir d'expliquer aux électeurs pourquoi on a négligé cette précaution. Si nous n'obtenons pas de réponse du très honorable premier ministre quand nous demandons des renseignements, nous sommes justifiables de penser que le très honorable premier ministre a quelque bonne raison de ne pas répondre. Comme on refuse de nous fournir les renseignements que le peuple a le droit de se faire donner, nous sommes justifiables d'en conclure que cette omission est le résultat de l'incompétence ou de l'insouciance du gouvernement. Je ne sais trop quelle peut être la raison, mais je suis porté à croire qu'elle se trouve dans l'insouciance des ministres et leur peu de considération des droits du peuple. Le très honorable premier ministre ne s'est pas préoccupé de savoir s'il faisait un bon marché ou non, son seul désir étant de construire un chemin de fer qui le mettrait à même de faire les élections. Le contribuable, de son côté, consultera, en temps opportun son propre intérêt. Le peuple voudrait qu'un chemin de fer fût construit dans les Territoires du Nord-Ouest, mais il voudrait que ce chemin fût construit dans des conditions raisonnables. Il voudrait que ses intérêts fussent sauvegardés dans une mesure légitime, comme il le ferait lui-même dans ces circonstances. Quand on demanda que cette disposition fût amendée de manière à prolonger les délais, le très honorable premier ministre, sans doute, il se dit à lui-même : Je ne m'engagerai pas à la diviser en deux sections pour les fins de construction, bien que je me propose de la diviser en deux sections pour les fins du versement de l'octroi ; car on pourrait m'accuser de chicaner et de jouer sur les mots si je faisais ouvertement cette distinction. Mais voici ce qu'à notre avis il aurait dû répondre à cette demande : Vous demandez un prolongement de délai sur les deux sections ; qu'allez-vous nous donner en retour ? Si nous vous accordons trois ans de plus pour construire la section des prairies et celle des montagnes d'un seul coup—ce qui est une amélioration notable en votre faveur du contrat que vous avez passé avec le peuple canadien—qu'allez-vous nous donner en retour ? C'est de cette manière qu'il aurait dû envisager cette question. Je ne sais trop s'il l'a fait ou non. Le très honorable premier ministre aura-t-il l'obligeance de nous dire s'il l'a fait ou non ? S'il refuse de le dire, nous n'y pouvons rien faire. A mon avis, il aurait dû leur dire :

M. LANCASTER.

puisque vous voulez vous faire accorder tant d'avantages, puisque vous demandez trois ans de plus pour construire ce chemin de fer, surtout la section des prairies, et comme, d'un autre côté, nous avons la perspective d'une élection générale d'ici à trois ans au moins, permettez-nous, monsieur Hays, de nous présenter devant le peuple et de découvrir s'il approuve ou non ce contrat. Vous devriez me donner trois ans à cette fin, au lieu de me demander de vous accorder trois ans de plus pour construire ce chemin de fer. Sans doute, si le très honorable premier ministre considère comme admis qu'il sera premier ministre éternellement, et que le peuple ne saurait l'en empêcher, il est facile de concevoir pourquoi il n'a pas cru devoir demander à M. Hays de lui donner la chance de tâter le pouls des électeurs. Mais le peuple n'en est pas moins réellement le maître, et c'est aux électeurs à dire si ce contrat sera validé ou non. L'affaire ayant été signalée à l'attention du très honorable premier ministre, il n'est peut-être pas trop tard encore pour remédier au mal, car ce contrat n'a pas encore été ratifié. Il est sujet à la ratification du parlement. Je suggérerais au très honorable premier ministre de télégraphier ou d'écrire aux autorités du Grand Tronc leur faisant connaître dans quelles corcinstances il se trouve placé, constatant que les honorables députés de l'opposition lui ont posé des questions auxquelles il est incapable de répondre et demandant du délai pour considérer le contrat.

Pourquoi le gouvernement ne supplierait-il pas la Compagnie du Grand Tronc de le tirer de ce mauvais pas ? Pourquoi ne dirait-il pas au Grand Tronc : nous sommes hors d'état de répondre même à une question relative à la première disposition du contrat ; accordez-nous un an ou deux pour reconstituer notre cabinet et trouver un ministre des chemins de fer qui défende le contrat ; puis, nous pourrons faire appel au peuple et savoir s'il approuve ou non le contrat. Après tout ce n'est pas le premier ministre qui en fait les frais, ce sont les contribuables de ce beau pays du Canada qui auront à trouver les fonds nécessaires à l'exécution de l'entreprise. J'espère que le premier ministre ne me dira pas les injures qu'il a jetées à la figure de l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) ; mais même s'il devait le faire, avec tout le respect que je lui dois, je n'en ferais pas moins observer que la Compagnie du Grand Tronc ayant rejeté le contrat de l'année dernière, le peuple canadien, l'autre partie au contrat devrait être mis en mesure de dire s'il accepte ou non. Dans toutes ces circonstances, nous avons droit à plus d'éclaircissements de la part des ministres au sujet de ce contrat.

M. INGRAM : L'honorable député d'Hamilton (M. Barker) a dit quelque chose de très frappant quand il a affirmé qu'il existait une entente tacite entre la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc et le gouvernement au sujet des études topographiques à l'est de Winnipeg. Quelqu'un posa une question à ce sujet il y a quelques jours, et je prétends que la réponse donnée par le gouvernement ne concorde pas avec la déclaration faite par l'honorable député (M. Barker). Si la Compagnie du Grand Tronc est à faire exécuter des levés topographiques à l'est de Winnipeg, probablement en vue de construire ses embranchements sur Port-Arthur et North-Bay, ces levés seront exécutés pour sa propre utilité en vue de s'assurer le meilleur chemin depuis la ligne transcontinentale jusqu'à ces endroits. Pourquoi le gouvernement ferait-il les frais de ces levés topographiques ? C'est là un des traits importants de cette entreprise. Si la ligne doit être construite de Winnipeg à Québec et Moncton, le gouvernement devra voir à ce que les levés de plans exécutés par le Grand Tronc pour ses embranchements n'aient aucunement l'effet de déterminer une modification dans les rampes ou les courbes sur la ligne principale. Il incombe au premier ministre de répondre à cette déclaration de l'honorable député d'Hamilton.

Sir WILFRID LAURIER : Je n'ai pas d'objection à répondre à cette question en temps opportun, mais je demanderai à mon honorable ami si cette question a quelque rapport à l'article que nous discutons ?

M. INGRAM : Je crois qu'elle est d'un grand à propos et d'un grand intérêt pour le peuple canadien. C'est une question simple et il est facile d'y répondre si le très honorable premier ministre désire aller vite en besogne. Si le gouvernement se propose de rembourser au Grand Tronc les frais des relevés topographiques qu'elle est occupée à faire, le très honorable premier ministre peut répondre: "oui"; et dans le cas contraire qu'il réponde : "Non".

Sir WILFRID LAURIER : Je ne saurais répondre ni oui ni non. Je ne sais pas si les levés topographiques seront trouvés utiles; s'ils sont trouvés utiles, je ne vois pas qu'il y ait de raison pour que nous n'en supportions pas les frais ; mais ils sont trouvés absolument inutiles, je ne vois pas que nous devions supporter ces frais. A l'heure actuelle, il n'existe aucun arrangement quelconque au sujet de ces expertises.

M. INGRAM : Nous pourrions obtenir du gouvernement une déclaration précise de ce qu'il se propose de faire et de ce qu'il se propose de ne pas faire. Comme le premier ministre, je ne voudrais pas trop me vanter de mes aptitudes en affaires ; mais il me vient à l'esprit que la ligne de conduite vraiment pratique à suivre serait de laisser le gouvernement conduire les études topographiques de Winnipeg à Moncton. Le ministre de la Justice nous a dit ce soir que toutes les compagnies de chemins de fer sont égoïstes et que leur égoisme les porte-

rait à faire ces études dans leur propre intérêt et non pas dans celui du peuple canadien. Mettons-nous en garde contre ce danger. Il se peut que je ne fasse pas longtemps partie de la députation ; je pourrais en dire autant de nombre de mes collègues ; on peut prédire que si le gouvernement construit jamais cette ligne de Winnipeg à Moncton, la Compagnie du Grand Tronc qui l'exploitera se préoccupera beaucoup plus de diriger les marchandises de Winnipeg sur Port-Arthur ou North-Bay que de les diriger vers l'est et vers Québec.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je demanderai aux honorables députés de se limiter à la discussion de la question à l'étude, savoir: l'opportunité de prolonger le délai pour la construction de la division de l'ouest.

M. INGRAM : Je regrette que vous n'ayez pas donné à cette question la considération qu'elle méritait de votre part ; permettez-moi de vous rappeler, M. le président du comité général, que nous sommes actuellement à discuter le contrat dans son ensemble.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : C'est l'article n° 1 relatif à la prolongation du délai, qui est en délibération.

M. LANCASTER : Dans mon opinion c'est l'article premier du bill que nous discutons.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Non; le premier article de l'annexe.

M. TAYLOR : Si je ne me trompe, mon honorable ami d'Hamilton a discuté ce premier article comme il devait l'être; mais le très honorable premier ministre s'est éloigné du sujet pour le traiter de chicaneur et lui appliquer d'autres termes n'ayant aucun rapport avec ce premier article ; et pourtant le président ne l'a pas rappelé à l'ordre.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Dans le cours d'une discussion comme celle-là, il y a souvent de petites passes d'armes entre les députés, et une fois l'altercation finie, ces messieurs reviennent à la question. Mais quand une nouvelle question se trouve soulevée dans le cours ordinaire du débat, bien entendu, je dois en empêcher la discussion.

M. TAYLOR : C'est parfait ; mais mon honorable ami d'Hamilton n'avait pas dit un mot qui n'eût rapport au premier article ; et pourtant le premier ministre lui répondit des injures, sans que le président le rappelât à l'ordre. Il faudrait pourtant appliquer la même règle à tous. Ce que j'ai dit, M. le président, vous ne l'avez pas approuvé.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député se trompe. Il fut entendu au début qu'au lieu de discuter les stipulations du contrat, nous discuterions l'annexe ; et le premier article de cette annexe fut lu, et s'est à ce sujet que la discussion était censée se faire.

M. OSLER : Cet arrangement avait-il été couché par écrit ?

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : C'était une entente intervenue entre les députés dans le cours de la séance.

M. OSLER : J'avais compris qu'après l'incident de l'autre soir, toutes les conventions seraient mises par écrit.

L'honorable M. FIELDING : Il s'agissait de conventions entre les whips. Il n'est pas nécessaire de mettre par écrit les conventions conclues par les députés dans le cours d'une séance ; elles se trouvent consignées dans les " Débats ".

M. W. J. ROCHE : Le premier ministre, par ses observations à l'adresse de l'honorable député d'Hamilton n'a probablement pas facilité le passage de ce bill par sa manière de faire, il a plutôt provoqué la critique ; et si nous voulions lui rendre le change, nous pourrions dire qu'en notre qualité de représentants du peuple envoyés ici pour remplir nos légitimes fonctions, nous n'avons pas d'objection à nous faire sermonner par le premier ministre, mais nous nous opposons absolument à ce qu'il nous brutalise. Nous nous proposons de discuter cette question, bien que nos opinions puissent différer de celles du premier ministre, et nous ne pensons pas qu'à cause de cette divergence d'opinion, nous méritions d'être traités de chicaneurs et de vétillards. Le premier ministre a affirmé que ce serait chose onéreuse que d'imposer à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique l'obligation de construire les 1,000 milles de la section des prairies en moins de temps que la section de l'Ouest tout entière. Mais comme l'honorable député de Compton (M Pope) le déclarait avant la suspension de la séance à six heures, M. Hays, quand il obtint sa charte du comité des Chemins de fer, était bien disposé à promettre à peu près n'importe quoi en vue de l'obtenir. Certains députés lui ayant demandé si la compagnie commencerait à construire la section de Moncton en même temps que celle de Québec à Winnipeg, il répondit affirmativement. Cette stipulation n'en sera pas plus onéreuse si on l'applique à cette partie de la ligne qui sera la plus facile de construction et la plus lucrative, savoir la section d'Edmonton à Winnipeg. Par conséquent, il ne me semble pas que le premier ministre ait donné une bien bonne raison pour ne pas imposer à la compagnie l'obligation de compléter cette section dans le laps de cinq années. Je ne pense pas que nous puissions nous contenter de la simple promesse de la Compagnie du Grand Tronc, qu'elle va construire cette ligne avant l'expiration de huit ans, si elle n'est pas tenue de le faire en vertu d'un contrat écrit. Nous savons trop quel fond on peut faire sur la

promesse verbale d'une compagnie, et celle du Grand Tronc n'est probablement ni meilleure ni pire que celle d'aucune autre à cet égard. Nous savons déjà par expérience comment cette compagnie respecte ses contrats écrits passés avec le parlement ; et les députés du Nord-Ouest font preuve d'une naïveté et d'une simplicité dont on ne trouve pas de meilleurs exemples dans le livre de Mark Twain : " Innocents abroad ", quand ils consentent à prolonger de huit ans le délai pour la construction de ce chemin de fer, sous prétexte qu'ils sont convaincus que la compagnie l'achèvera bien avant cette date. S'ils sont d'avis que la compagnie devrait terminer la construction de cette ligne avant l'expiration des huit ans, c'est le temps de le dire en propres termes. La compagnie a déjà violé les conditions de son contrat en ce qui regarde le cautionnement qu'elle était tenue de déposer. Le gouvernement s'est servi précisément de ces arguments, la session dernière, à cet égard ; et pourtant, nous avons constaté qu'avant l'expiration de trente jours, la compagnie refusait de faire son dépôt en espèces ou en titres de l'Etat. Elle en a agi ainsi, non pas parce qu'elle ne pouvait pas trouver les fonds, car M. Hays a déclaré qu'elle pouvait s'en procurer en abondance ; mais elle demanda d'effectuer le cautionnement en obligations du Grand Tronc simplement parce qu'elle trouvait cela plus commode pour elle. Si elle se permet de violer ainsi son contrat écrit avec le parlement, pourquoi accepterions-nous sa promesse verbale que le chemin sera complété longtemps avant l'expiration des huits années ? Rien ne l'autorise à attendre cela de nous, étant donnée la manière dont elle s'est conduite à notre égard dans l'affaire du cautionnement. Le premier ministre déclare que la section des prairies de ce chemin de fer sera très lucrative dès le début de son exploitation. Je partage son avis ; mais encore faudrait-il savoir exactement où le chemin de fer passera ; pour le moment nous n'en savons rien. Il traversera peut-être cette partie du pays située entre le Canadien du Nord et le Canadien du Pacifique, déjà densement peuplée ; et dans ce cas, ce ne serait pas se montrer exigeant que de l'obliger à construire la ligne en cinq ans, comme le stipulait le contrat voté à la dernière session. Il peut bien survenir quelque chose qui engage la compagnie, dans son propre intérêt pécuniaire, à ne pas remplir cete condition du contrat ; et dans quelques années, elle reviendra peut-être, comme elle est revenue cette année, demander au parlement un prolongement du délai même au delà des huit ans. Aussi, en ma qualité de représentant de l'Ouest, je refuse de consentir à cette extension de trois ans pour le parachèvement de cette partie du chemin qui doit desservir un pays très mal pourvu de voies de communication et où l'exploitation d'un chemin de fer devra être très lucrative.

Certains députés de l'ouest se sont opposés au projet de l'honorable chef de l'opposition parce qu'il entraînerait du retard. Et pourquoi entraînerait-il du retard ? Simplement parce que l'honorable chef de l'opposition a déclaré qu'il emploierait les meilleurs experts disponibles pour l'établissement du tracé dans les endroits les plus favorables, ainsi que pour la détermination du mode de construction du chemin et autres questions de même nature ; envisagées au point de vue des intérêts du pays. Ce travail aurait pu se faire en quelques mois ; mais simplement parce que le chef de l'opposition voulait référer ces questions à une commission d'experts, ces honorables députés de l'ouest se mirent à dire que cela entraînerait du retard. Pourtant, les voilà aujourd'hui qui appuient la proposition de leur propre chef qui va entraîner beaucoup plus de retard, puisque les délais se trouvent prolongés de décembre 1908 à décembre 1911 ; et je suis parfaitement convaincu que si le très honorable premier ministre avait demandé un prolongement de délai de quinze ans, ces messieurs lui auraient sans hésitation donné leur appui unanime. L'esprit de parti les tient tellement, qu'ils sacrifieraient les intérêts de leurs commettants plutôt que de ne pas se conformer à la décision de leur leader. Et si le gouvernement voulait réduire le délai de cinq ans à trois, ils acclameraient également cette résolution comme un chef-d'œuvre dans l'art du gouvernement. Que le ministère soumette n'importe quelle proposition, elle sera toujours appuyée avec enthousiasme par ces messieurs. Mais quelle que soit leur fidélité à supporter toute proposition du gouvernement, il est bien évident qu'on leur a commandé de garder le silence dans la circonstance présente. Il est très clair que le silence était la meilleure tactique à adopter dans la situation où ils se trouvent, ils jugent plus prudent de ne pas se compromettre par une expression d'opinion en cette Chambre, de ne pas se lier par des déclarations qui seront reproduites dans les " Débats." Ils évitent ainsi d'avoir à répondre à leurs commettants d'opinions qu'ils auraient émises. Lors de la discussion de l'année dernière, ces honorables messieurs se servirent, relativement à la question des tarifs, de l'argument même dont ils se servent aujourd'hui par rapport au délai dans la construction. La gauche présenta une motion à l'effet d'empêcher cette compagnie d'exiger des prix plus élevés pour le transport des marchandises jusqu'aux Grand Lacs que le Canadian Northern n'en demanderait. Mais ces messieurs votèrent contre la résolution et donnèrent comme raison leur parfaite conviction que le Grand-Tronc-Pacifique demanderait des prix encore plus bas que le Canadian-Northern. L'honorable député d'Assiniboïa-ouest alla jusqu'à dire que s'il pensait exacte la prétention de la gauche, s'il pensait que le Grand-Tronc-Pacifique, en l'absence de cet amendement, exigerait des prix de transport plus élevés que le Canadian-Northern, il l'ap-

puierait de son vote ; mais il était tellement convaincu que le Grand-Tronc-Pacifique demanderait des taux moins élevés qu'il se croyait tenu de voter contre l'amendement. Comme ces honorables députés sont naïfs ! Quelle innocente confiance ils manifestent dans la bonne foi de cette compagnie, qui a déjà manqué à sa parole envers le peuple canadien. Cette confiance se manifeste aujourd'hui par cette prolongation de délai pour la construction de la section des prairies qu'ils sont si consentants de lui accorder. Ils veulent bien prolonger le délai parce qu'ils sont convaincus que la compagnie ne s'en prévaudra pas. Eh bien, je n'ai pas cette confiance enfantine dans la compagnie en question, ou en aucune autre compagnie qui ne sera pas strictement liée par les termes de la loi.

On a discuté brièvement, cet après-midi, la question du tracé du chemin. J'ai ici une carte distribuée par ordre du département de l'Intérieur qui indique le tracé projeté du Grand-Tronc-Pacifique. Ces honorables messieurs voudront bien observer la très grande étendue de pays couverte par la ligne rouge sur la carte. L'échelle est de 100 milles au pouce et la bande se trouve couvrir 25 milles de largeur ; de sorte que les gens sont induits en erreur sur une étendue de 12 à 13 milles de chaque côté ; sur toute cette largeur, il n'est pas de cultivateur qui ne pense que le chemin de fer longera sa ferme.

Nous avons entendu le très honorable premier ministre, cet après-midi, déclarer que ni plans, ni devis, ni profils n'ont encore été soumis à l'approbation du gouvernement. Pourtant, voici une carte préparée avec l'autorisation du département de l'Intérieur, distribuée dans le comté de Marquette,—car la ligne traverse ce comté,—et le " Free Press ", de Winnipeg, l'organe inspiré du ministre de l'Intérieur cherche à persuader au peuple que le député de Marquette s'oppose à la construction d'une autre ligne à travers son comté, ainsi que d'un ou deux embranchements qui seront construits peut-être pour alimenter l'artère pricipale. Comment se fait-il que le ministre de l'Intérieur et son organe savent si bien ce qui va se faire, tandis que le gouvernement n'en sait virtuellement rien ? Les levés topographiques exécutés par le Grand-Tronc-Pacifique n'ont pas encore été soumis au gouvernement; celui-ci ne sait pas où le tracé sera établi; et pourtant, voici une carte publiée par le département de l'Intérieur dans le but de faire croire à une partie des habitants de l'ouest que leurs localités bénéficieront de la construction de cette ligne. C'est à quoi nous nous opposons. Nous nous opposons à ce que cette carte soit utilisée par les candidats libéraux de Marquette et de Dauphin. Ce dernier ne se contente pas d'exhiber partout sa carte ; il va jusqu'à dire que si le tracé du Grand-Tronc-Pacifique ne passe pas au nord du Canadien du Nord, à travers sa circonscription, il ne sera pas le candidat du gouvernement. Or, M. l'Orateur, le chemin ne pourra desservir tous les districts qu'à entendre ces messieurs il devra desservir; et quand nous demandons au gouvernement de nous dire où le tracé sera établi, assurément nous ne faisons que demander ce qui est raisonnable. Depuis le temps que les escouades d'explorateurs du Grand-Tronc-Pacifique sont sur le chemin, le gouvernement devrait être en possession de renseignements plus précis quant au tracé, et pouvoir nous dire, au moins, si le chemin passera au nord ou au sud du Canadien du Nord.

Nous avons entendu, ce soir, le premier ministre se décerner un certificat de caractère. Il nous a dit que naguère il était libre-échangiste, mais qu'il a cessé de l'être. Il a aussi été protectionniste, mais il ne l'est plus aujourd'hui. Il n'est plus qu'un homme pratique. Il a reconnu, ce soir, qu'il n'est pas financier. Il n'était pas nécessaire de nous le dire ; car nous en avons la preuve à presque toutes les lignes du contrat à l'étude. Ce contrat est le résultat de négociations conduites entre le très honorable premier ministre et M. Hays, un des plus habile hommes d'affaires dans le monde des chemins de fer aujourd'hui; et d'autre part, ce contrat nous donne assurément le conviction que l'administrateur général du Grand Tronc est un homme d'affaires.

Le premier ministre se juge bien, quand il affirme qu'il n'entend point les affaires ; aussi conçoit-on qu'un homme qui n'entend pas les affaires soit chargé de la négociation d'une entreprise de cette importance entraînant une dépense de $150,000,000, et dont une forte partie devra être versée en espèces sonnantes ? Pendant des semaines et des mois, le premier ministre a poursuivi dans le silence du cabinet ces négociations avec un des plus habiles directeurs de chemins de fer sur le continent ; il n'a pas même demandé l'aide du seul membre de son cabinet qui eût l'intelligence des affaires et fût versé dans la question des chemins de fer. M. Blair, aurait pu donner de précieux avis au premier ministre, et si celui-ci les eût suivis, cela aurait épargné au pays une dépense de plusieurs millions de dollars. Quoi qu'il en soit, M. Blair est sorti du cabinet et il serait sans doute aujourd'hui un des adversaires les plus acharnés du projet à l'étude, s'il n'eût été casé et nommé à un emploi qui lui permet de toucher $10,000 par année pendant 10 ans. Il est un autre ministre qui devrait être l'expert reconnu du cabinet en matière de chemins de fer, l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson). Où est-il ? Il ne fait que de courtes apparitions dans cette Chambre. Quelle situation humiliante ! Voilà un ministre qui a apposé sa signature au bas de ce contrat au nom du peuple, et il ne paraît pas même dans cette Chambre pour défendre un seul article de ce contrat. Ni le le premier ministre ni ses collègues ne nous ont dit pourquoi le ministre des Chemins de

fer n'est pas ici pour défendre la politique du gouvernement et le contrat auquel il a attaché sa propre signature. C'est que probablement, après avoir déclaré l'année dernière, comme l'atteste le compte rendu des Débats, qu'il est partisan des chemins de fer construits et exploités par l'Etat, il estime que le temps n'est pas encore venu de ravaler ses propres paroles. Après avoir demandé, l'année dernière, le prolongement de l'Intercolonial jusqu'aux bords de la baie Georgienne, il ne lui est guère facile, sans doute, de nous dire pourquoi il se range aujourd'hui à l'avis opposé et condamne le chef de l'opposition pour avoir proposé ce projet-là même. Acculé à cette impasse, le ministre estime sans doute que la prudence doit l'emporter sur le courage et il préfère se tenir à l'abri derrière les lignes de Torres Vedras.

L'honorable député de Winnipeg (M. Puttee) et le député de Lincoln (M. Lancaster) ont longuement développé la question de savoir à qui on a confié ces levés de plans ou ces études topographiques. Je ne sais trop ce qu'il faut penser de cette circulaire transmise par des ingénieurs canadiens ; mais comme on a cité cette circulaire en plusieurs circonstances, sans que les ministres aient jugé à propos de réclamer, je suppose que les renseignements qu'elle contient sont exacts. La construction de ce réseau, s'écriet-on, ouvrira de nouvelles carrières à notre jeunesse, qui se fixera au pays, au lieu d'émigrer vers la république voisine.

En pareillees circonstances, j'ai bien droit de demander pourquoi on laisse de côté des ingénieurs canadiens parfaitement aptes à cette besogne et qui veulent obtenir de l'emploi, pour donner la préférence à des étrangers. Je ne m'étonne point que la compagnie demande une prolongation de délai de trois ans, puisqu'elle emploie des ingénieurs étrangers.

Ces ingénieurs, m'informe-t-on, sont devenus la risée des populations de l'ouest. Ils s'agitent en tous sens, et s'épuisent en vains efforts pour établir un tracé convenable.

Je suis bien aise que le ministre des Chemins de fer (M. Emmerson) ait fait son apparition et qu'il nous revienne si souriant. Sans doute, quand je lui demanderai son avis au sujet du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, il se fera un bonheur de prendre la parole, quand j'aurai terminé mes observations, afin de nous éclairer sur son attitude et justifier le discours qu'il a prononcé l'année dernière.

Quand le ministre est entré, j'étais en train de dire que les ingénieurs étrangers employés par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique vont fort lentement en besogne. Je ne m'étonne point que leurs travaux marchent avec tant de lenteur et que jusqu'ici ils n'aient pas encore réussi à soumettre de plans au cabinet, puisqu'ils ne connaissent point la géographie du pays et ne sont pas au courant des explorations, ils se sont contentés de suivre, dans une large mesure, l'ancien tracé Fleming. Si on avait employé des ingénieurs canadiens, ils auraient poussé ces travaux avec bien plus d'activité que ne le peuvent faire ces étrangers. Pour mon propre compte, à titre de représentant de l'Ouest, je suis d'avis que la question soulevée au sujet de la construction de la section des prairies est de la plus haute importance. Et en présence des faits et gestes de cette compagnie par le passé, j'ai bien droit d'exprimer mon dissentiment, quand on nous demande d'accepter la parole des directeurs de cette compagnie comme preuve suffisante qu'ils parachèveront les travaux de la section des prairies dans une période de cinq ans. Si le gouvernement est d'avis que la parole de la compagnie est une garantie suffisante et qu'il est de l'intérêt de cette compagnie de construire la section des prairies dans une période de cinq ans, ce ne serait pas leur imposer un trop lourd fardeau que d'exiger qu'elle parachève ses travaux à la date fixée. Que le gouvernement nous donne cette assurance et je déclare que pour ma part, je ne m'opposerai guère à l'adoption de l'article.

M. BENNETT : Depuis que le ministre des chemins de fer a fait son apparition dans cette Chambre, j'en suis convaincu, il prêtera une oreille attentive aux éclaircissements que je vais donner sur les arguments qui viennent d'être formulés. Durant l'absence du ministre, on a allégué certaines raisons militant contre la prolongation de délai pour la construction de la section des prairies. On affirme qu'il est difficile de trouver des manœuvres pour les travaux de construction du chemin de fer et que cela pourrait entraîner des retards. Le ministre des Chemins de fer vient de la province du Nouveau-Brunswick, province où la population est stationnaire depuis dix ans, parce que ses habitants n'ont cessé d'émigrer à l'étranger. A coup sûr, il s'intéressera à recruter dans cette province un contingent suffisant de manœuvres pour les travaux de construction de ce chemin de fer au Nord-Ouest. Il ne faut pas l'oublier, si le ministre des Chemins de fer est sobre de paroles, il est fertile en ressources et en expédients.

Je n'en veux d'autre preuve qu'un incident survenu au cours de la session dernière et que je vais relater. A cette époque on ne cessait de se plaindre par tout le pays, de la circulation de monnaie américaine qui, en raison de sa vétusté, s'était fort détériorée. En l'absence d'autre monnaie d'argent, force était bien aux Canadiens d'accepter, au cours des transactions, cette monnaie américaine dépréciée ; mais en l'apportant aux banques, ils constataient que celles-ci refusaient de l'accepter au pair. Cette affaire épouvanta même le ministre des Finances ; dans sa stupéfaction, il demeurait muet, impuissant, paralysé. Le premier ministre lui-même se trouvait dans l'impuissance de le tirer d'embarras. Alors surgit cet homme

de génie, le ministre des Chemins de fer, et en un clin d'œil il donna la solution du problème; il est vrai qu'il n'était pas ministre des Chemins de fer à cette époque, mais simple député, sans aucune prétention. A cette époque il ne ployait pas encore sous le poids écrasant des soucis et des responsabilités ministérielles. Mais lorsque cette affaire de l'argent américain surgit devant la Chambre, alors, grâce à sa colossale puissance intellectuelle, à cet esprit si fertile en ressources, le ministre réussit à indiquer une issue. Adoptons une loi, s'écria-t-il, pour obliger les banques à accepter cet argent américain au pair. Et qu'arriva-t-il alors ? Quand l'honorable député eut repris son fauteuil littéralement abîmé sous les acclamations qui accueillirent sa magnifique proposition, quelqu'un lui fit observer que les banques après tout, ne sont que des groupes d'individus des deux sexes, détenteurs d'actions dans ces établissements, et que les forcer d'accepter un dollar déprécié, qu'ils remplaceraient par un dollar en or, c'était les obliger de puiser ces deniers dans leur propre gousset. Aujourd'hui, je m'adresse à cet honorable député, élevé qu'il est à une plus haute sphère d'utilité. " D'inutilité," ai-je entendu ? Non, " d'utilité," ai-je dit, acquérir une grande réputation d'habileté en gardant le silence. Je n'entends pas insinuer que le ministre des Chemins de fer ait le monopole de cette habileté. Car, j'en conviens, s'il s'est renfermé dans un mutisme absolu au cours de ce débat, et s'est ainsi acquis la réputation d'un homme entendu, les ministres d'Ontario lui ont damé le pion, en se montrant encore plus habiles et plus silencieux que lui. On prétend en se basant sur des arguments très solides, que la construction de ce réseau dans le cours des années prochaines offrira des difficultés et qu'il importe d'accorder aux promoteurs de ce chemin de fer un nouveau délai de trois ans, pour le parachèvement des travaux. Le ministre des Chemins de fer se range-t-il à cet avis ? Il ne faut pas l'oublier, ce sont les populations du Nord-Ouest qui bénéficieront de ce projet dans son ensemble. Le flot de l'immigration se porte déjà vers une partie du pays que doit traverser le chemin de fer projeté. Le ministre le sait, à l'ouest de Battleford, il existe un grand établissement connu sous le nom de colonie de Barr. Le pays offrait des attractions à ses colons. L'automne dernier, ils sont allés s'y établir. Ce printemps, ils ont fait leurs semailles, et espérons-le, ils moissonneront de magnifiques récoltes de grain. Comment ces colons réussiront-ils à faire transporter leur grain hors du pays ? Je le sais, le ministre des Chemins de fer a tout cela dans sa tête. Sinon, je vais lui transmettre une brochure publiée par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, brochure que j'ai sous les yeux en ce moment, et qui expose tous les faits. Quelle clameur ne s'élèverait-il pas si ces colons se trouvaient dans l'impuissance d'obtenir des moyens de transport pour l'expédition de leurs récoltes ? Ils s'écrieront : On nous a attirés ici, en nous assurant que nous aurions des communications par voie ferrée à brève échéance, et le parlement canadien n'a absolument rien fait pour obliger cette compagnie à tenir ses engagements ; au contraire, il lui a accordé une nouvelle prorogation de délai. Je m'adresse ici à un homme versé dans la science des chemins de fer ; car jamais le ministre des Chemins de fer n'aurait reçu ce portefeuille ou n'aurait été appelé à diriger ce grand service, s'il n'eût été un homme pratique. Je pose donc la question au ministre : grâce à ses connaissances pratiques en matière de génie civil et de chemins de fer, croit-il qu'il soit possible de construire un chemin de fer bien moderne à travers les prairies au taux de 3 milles par jour ? Le ministre des Chemins de fer fait un signe affirmatif, nous sommes donc d'accord sur ce point.

Je le sais, le ministre a une très haute opinion de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, à vrai dire, la grandeur de cette conception l'écrase et le réduit au mutisme. Voilà qui explique son silence. Je demande au ministre ce qu'il pense de cette proposition. M. Mackenzie, président de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, au cours d'une conversation à Winnipeg hier même, a affirmé que cette année, sa compagnie construirait six cents milles au moins de chemin de fer dans la région des prairies. Puisque cette compagnie, relativement peu importante, se propose de construire 600 milles de chemin de fer, le ministre ne pense-t-il pas que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, sa favorite, serait en mesure de faire le double ou le triple. Je ne lis guère Shakespeare, mais je me rappelle que dans le célèbre drame de Jules César, un acteur s'adressant à un puissant du jour, se sert de cette phrase fameuse :

J'attends une réponse.

Eh bien ! j'attends une réponse du grand César. Si le ministre des Chemins de fer me refuse cette réponse, il causera une vive déception à ses admirateurs de ce côté-ci de la Chambre, et force nous sera bien de lui appliquer cette pensée empruntée à l'élégie de Grey : " Quelque Milton muet, sans gloire, repose peut-être ici, quelque Cromwell, innocent du sang de son pays."

M. INGRAM : Je remarque que le nom de Henry Robert Emmerson, ministre des Chemins de fer, figure dans la convention supplémentaire. De deux chose l'une: ou bien on s'est servi du contre-seing du ministre, ou bien il a apposé lui-même sa signature au bas de ce document; et dans la dernière alternative, il voudra bien nous dire sans doute pourquoi il a signé cette pièce et pourquoi on a jugé à propos de modifier ce traité intervenu entre le gouvernement et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Si l'honorable ministre refuse

de nous renseigner à cet égard, c'est qu'il a dû relire sans doute quelques-uns des discours prononcés ici, la session dernière. Il a probablement parcouru la harangue du député de Huntingdon, qui s'est servi de ces paroles à l'adresse de l'ex-ministre des chemins de fer, parce que ce dernier avait saisi l'occasion d'expliquer son attitude au sujet du chemin de fer transcontinental :

En présence de l'étroitesse d'esprit et de la mauvaise humeur dont l'honorable député a fait preuve, dans la harangue qu'il a prononcée ici, force m'est bien de conclure qu'il s'est rapetissé dans mon estime.

Le ministre a sans doute lu ce discours et il en a conclu qu'il est préférable de garder le silence et de laisser au premier ministre et au ministre de la Justice le soin d'expliquer à la Chambre des députés la nature de ce projet de loi. Jamais encore ministre d'Etat ne s'est trouvé en posture aussi humiliante. Voici un ministre chargé de la direction d'un grand service de l'Etat qui appose sa signature au bas d'un document contenant les modifications qu'on sait et il est dans l'impuissance de dire à la Chambre à quel mobile il a obéi en agissant ainsi. C'est à lui qu'il appartient d'éclairer la Chambre sur la nature de ce bill. Le ministre de la Justice, tout excellent avocat qu'il est, n'est pas censé versé dans ce genre d'affaires et ce n'est pas non plus la spécialité du premier ministre. C'est donc vers le ministre des Chemins de fer que se portent tous les regards, mais il se renferme dans le mutisme le plus absolu. L'attitude des députés de la gauche à l'égard de cette mesure a été des plus conciliantes. Sous l'ancien régime, en présence d'une semblable attitude d'un ministre, l'opposition de cette époque aurait ébranlé les voûtes de cet édifice de ses clameurs et de ses cris d'indignation.

Le ministre du Commerce, nous disait-on alors, n'est que la cinquième roue du coche; c'est une quantité tout à fait négligeable; ce n'est pas même un personnage décoratif. Mais que n'aurait-on pas dit d'une ministre affolé au point de refuser de dire à la Chambre pourquoi il a signé un document public relatif à une entreprise entraînant une dépense de $170,000,000. Je tiens à ne pas violer les règles de l'étiquette parlementaire, mais force m'est bien de dire au ministre que s'il avait la moindre étincelle de courage, il prendrait la parole et nous dirait carrément pourquoi il a signé ce document et quelles sont les raisons qui militent en faveur de ce projet. Je professe la plus haute estime à l'endroit du ministre des chemins de fer et il ne faut pas prendre son silence pour preuve d'un manque absolu d'aptitudes. En pareilles circonstances, il a le devoir de prendre la parole et de nous donner des éclaircissements, ce qu'il fera, j'espère, avant la clôture du débat.

Les députés de la gauche clameront partout à la tribune populaire que le ministre des Chemins de fer n'a pas le courage de prendre la parole dans la Chambre des députés et de lui dire les raisons qui l'ont porté à apposer sa signature au bas de ce document. Les députés de la droite nous vanteront l'excellence de ce projet et l'habileté des ministres, au point de vue des affaires, mais nous leur répondrons: vous prétendez que le gouvernement entend les affaires, et voilà un ministre des Chemins de fer qui n'ose pas même prendre la parole et dire à la Chambre pourquoi il a apposé sa signature au bas d'un document. Et l'on viendra nous parler d'arguties, et de chicanes d'avocats.

Je ferai observer au premier ministre que parmi ses partisans il y a nombre de députés aptes à remplir des postes dans le cabinet. Voilà un député qui a exercé des fonctions importantes dans le gouvernement de la province du Nouveau-Brunswick; il est à peine au début de sa carrière parlementaire ici, et dans cette courte période de temps, il a su distancer ses collègues dans la course vers les honneurs, et voilà qu'on lui confie un des plus important portefeuilles, celui de ministre des Chemins de fer et Canaux. Eh bien, M. l'Orateur, de deux choses l'une: ou bien cet honorable député est doué des aptitudes voulues pour remplir le poste que lui a confié le premier ministre, ou bien le chef du cabinet a obéi à quelque mobile politique, en le choisissant pour ce poste. Que le premier ministre nous éclaire sur les raisons qui portent le ministre des Chemins de fer à garder le silence sur cette question; sinon, le cabinet se trouvera acculé à une impasse. Dans la personne de l'ex-ministre des Chemins de fer, le premier ministre possédait un collègue parfaitement apte à sa besogne. Nul député, soit de la droite soit de la gauche, ne saurait révoquer en doute les aptitudes de M. Blair. Or, le premier ministre n'a guère tenu compte de l'expérience de M. Blair à titre d'expert, en matière de chemins de fer, en s'abstenant de le consulter au sujet de l'élaboration de la convention primitive. Après avoir mis au rancart son ministre des Chemins de fer, en préconisant cette mesure à la Chambre, voilà qu'aujourd'hui le premier ministre impose le silence au ministre actuel, ou bien, il le tient à l'écart et fait preuve à son endroit du même mépris qu'il a affiché à l'endroit de son prédécesseur.

Le gouvernement se trouve en très délicate posture, et lorsqu'il fera appel au corps électoral, ce qui ne saurait guère tarder, ce sera là un des plus forts arguments que nous puissions faire valoir contre le gouvernement. Les électeurs de ce pays, et surtout les populations agricoles, se diront : C'est donc là le gouvernement qui conduit les affaires du pays. Comment ! on paye d'énormes traitements aux membres du cabinet— car, il ne faut pas l'oublier, aux yeux du peuple, le chiffre du traitement des ministres est bien plus extraordinaire qu'aux yeux des

députés—et voilà que ce ministre n'ose pas même desserrer les lèvres, quand il s'agit d'une entreprise entraînant une dépense de $170,000,000. Jamais encore, soit dans cette Chambre, soit dans aucune autre assemblée délibérante, on n'a été témoin d'un spectacle aussi humiliant.

Le PRESIDENT (M. A. Johnston) : Cet article sera-t-il adopté ?

M. POPE : Il n'y a pas lieu de tant se presser : allons-y plus lentement. Nous ne sommes pas des esclaves attelés à une tâche, mais des représentants du peuple chargés de délibérer les plus graves questions.

Le chef du cabinet (sir Wilfrid Laurier), en présentant ce bill, s'est longuement étendu sur les perspectives de développement dans la section du pays au nord du lac Supérieur et jusqu'à Québec. Il nous a donné des renseignements sur la qualité des essences qui croissent dans ce pays, le pin des rochers et le peuplier ; puis il nous a dit qu'à son avis, la fabrication de la pâte de bois et l'exploitation forestière y prendraient de grands développements. Le premier ministre n'a pas appliqué à l'étude de cette question les vastes ressources de son esprit pratique ; car on se le rappelle, il nous a dit qu'avant tout, il est homme pratique ; non pas qu'il aspire à la réputation d'un homme versé dans les affaires ou jouissant d'une longue expérience sous ce rapport. Il n'est ni libre-échangiste, ni protectionniste ; il a été partisan de ces deux systèmes, mais aujourd'hui il ne se réclame plus ni de l'un ni de l'autre, il est homme pratique ; voilà ce qu'il nous déclare. C'est donc au point de vue pratique qu'il devrait envisager la colonisation de ces territoires du nord. Il ne faut pas songer à déboiser trop rapidement le pays que traversera ce chemin de fer ; car si on entreprend de défricher ce pays trop rapidement, force nous sera de revenir à l'ancien système : incendier la forêt.

Si l'on veut défricher rapidement ces territoires du nord, et les ouvrir à la colonisation, il faudra absolument retourner au système suranné datant d'un demi-siècle et détruire la forêt en la brûlant. Le système si plein de lenteur du défrichement, au fur et à mesure des besoins du marché, ne saurait convenir à la colonisation de ce pays.

Sir WILFRID LAURIER: A titre d'homme pratique, l'honorable député (M. Pope) devrait s'en tenir à la question dont la Chambre est saisie.

M. POPE : C'est le premier article qui est en délibération.

Sir WILFRID LAURIER : Non, nous délibérons en ce moment le premier article de l'annexe, la prorogation de délai.

M. POPE : Abordons donc le premier article. Est-il vrai, M. l'Orateur, que durant tout le cours de la soirée, nous nous soyons écartés de l'article en délibération ? Nous faudra-t-il donc tout recommencer ? Devrai-je rengaîner les deux discours que j'ai prononcés ? Puisque le premier ministre a recouvré sa belle humeur, je dois lui dire qu'il est peu gracieux de sa part de m'avoir laissé faire de si grands frais d'éloquences, pour finir par me dire que je suis à côté de la question. Quant à nous, députés de la gauche, nous savions parfaitement, dès l'année dernière, que le bill en discussion était défectueux. Le premier ministre n'a découvert la chose qu'après la prorogation ; il a constaté, alors, que tous les discours prononcés par les députés de la droite et de la gauche l'année dernière étaient en pure perte. Quant à moi, je ne saurais affirmer la chose avec autant de certitude. Quand j'examine ce bill, je me demande avec étonnement : qui a donc apposé au bas de cette pièce le nom de "Henry Robert Emmerson, ministre des Chemins de fer et Canaux." M. le Président, de quels parages ce personnage nous arrive-t-il ? Le premier ministre ne veut pas que je fasse allusion à ces territoires du nord, aux forêts de pins des rochers et de peupliers, et sans doute il me blâmerait de parler des roses qui s'y épanouissaient il y a deux cents cinquante ans. Ces roses sont, sans doute, quelque peu fanées aujourd'hui. Puisque le gouvernement a fait disparaître du contrat primitif, adopté il y a neuf mois, toutes les dispositions qui, au dire de ces messieurs, protégeraient les intérêts du public; et puisque le texte de cette nouvelle convention a été dicté par les directeurs du Grand Tronc, et cela de façon à répondre aux vœux des actionnaires même les plus sceptiques, je laisserai à d'autres députés le soin de caractériser ce document comme il le mérite.

M. R. L. BORDEN : Au cours de la harangue qu'il a prononcée, ces jours derniers, le ministre de l'Intérieur a exprimé son regret de ce que le rapport des explorations effectuées n'avait pas été transmis au gouvernement, de façon à ce qu'il fut déposé sur le bureau de la Chambre. Le ministre a communiqué à la Chambre un résumé de ces rapports d'études topographiques que le géographe de son ministère a obtenus de la Compagnie du Grand Tronc à Montréal. Je tiens à savoir ce que le gouvernement doit nous éclairer sur la nature de ces études et nous dire pourquoi la Compagnie du Grand Tronc fait le tracé de la division de l'est qui, d'après la teneur du contrat, doit être construite par l'état. Bien que le premier ministre ait tant appuyé, l'année dernière, sur l'urgence de ces travaux, le gouvernement, s'est tenu les bras croisés depuis cette époque, et la Compagnie du Grand Tronc a fait exécuter des levés de plans, à partir de Winnipeg en gagnant l'est jusqu'à North-Bay. Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas fait l'arpentage de la division de l'est, et pourquoi a-t-il dû s'adresser à la Compagnie du Grand Tronc pour obtenir des renseigne-

ments sur la praticabilité et le coût d'un chemin de fer que l'Etat doit construire ?

Sir WILFRID LAURIER : Je veux bien répondre à cette question en temps utile, mais pour le moment, l'honorable député ne croit-il pas qu'elle est étrangère au débat ?

M. R. L. BORDEN : Je répondrai à cette question en en posant une autre au premier ministre. Si le renseignement demandé ne se rattache pas à l'article en discussion, à quel article se rattache-t-il? Ce renseignement a sa raison d'être, puisqu'il a été signalé par le ministre de l'Intérieur; autrement, il aurait enfreint le règlement en signalant la chose à la Chambre. Je ne tiens pas à discuter le fait maintenant, si le premier ministre veut bien nous dire à quel moment il conviendra de le porter à l'attention du cabinet, afin d'en obtenir une réponse.

Sir WILFRID LAURIER : Cette question peut se discuter à différentes phases du débat ; on peut l'aborder lorsque le bill sera voté en deuxième délibération, ou lorsque les résolutions seront adoptées en épreuve définitive; mais à coup sûr, ce renseignement ne se rattache pas à la question en délibération.

M. R. L. BORDEN : Je veux bien laisser au premier ministre le soin de nous indiquer l'heure et le lieu de discuter cette question; mais à mon avis, c'est au cours des délibérations du comité qu'il convient de soulever cette question.

Sir WILFRID LAURIER : Cette question se rattachait à l'étude du premier article qui est en suspens; mais pour le moment, nous sommes en train de discuter la question se rattachant à la prorogation de délai.

M. POPE : Est-ce que le débat ne roule pas sur le bill dans son ensemble ?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Non; il s'agit de l'annexe.

M. POPE : Alors, le greffier de la Chambre m'a induit en erreur, en me remettant ce bill. J'implore la protection du premier ministre.

Sir WILFRID LAURIER : Je veux bien accorder à l'honorable député la protection qu'il demande: c'est que le greffier est trop novice ou bien que l'honorable député est trop naïf.

M. POPE : Je me reconnais coupable, mais je ne pensais pas le greffier si novice.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Il est intervenu, cet après-midi, entre le leader de l'opposition et le ministre de la Justice, une convention sur le mode de procédure et il a été décidé que le premier article de l'annexe ferait l'objet de la discussion.

M. R. L. BORDEN : Le président n'a pas parfaitement saisi la nature de cette convention. Le ministre de la Justice m'a suggéré que l'étude de l'annexe se rattacherait plus utilement à l'article ratifiant l'annexe; mais je ne sache pas avoir donné mon assentiment à un arrangement qui restreindrait le débat à un article en particulier. Je veux bien donner mon concours à toute convention légitime, mais à mon avis, l'annexe a été ratifiée par l'article en question; et tout revient en discussion, quand on délibère l'annexe. Voilà, à mon sens, la règle établie, abstraction faite de toute convention.

Sir WILFRID LAURIER : Si je ne me trompe, le ministre de la Justice a déclaré qu'avant l'adoption du premier article, il faudrait discuter l'annexe article par article. Le chef de l'opposition a donné son acquiescement à cette décision et il s'agit maintenant de délibérer le premier article de l'annxe.

M. R. L. BORDEN : Si je ne me trompe, la convention porte sur le temps utile pour la discussion de l'annexe et non pas sur le mode des délibérations.

L'honorable M. FITZPATRICK : Dans ma pensée, il s'agissait de la délibération de l'annexe article par article.

M. R. L. BORDEN : Cela va de soi, sans qu'il soit besoin de convention.

L'honorable M. FITZPATRICK : Il n'y a pas eu de convention: tout se résume à un simple acquiescement.

M. R. L. BORDEN : Si j'ai bien saisi la pensée du ministre de la Justice, le débat ne devait pas se limiter à l'étude du premier article, quand nous y reviendrons.

L'honorable M. FITZPATRICK : Il n'est intervenu aucune convention de ce genre.

Sir WILFRID LAURIER : Je n'affirme pas qu'il soit intervenu une convention de ce genre, mais à mon avis, au point de vue de la pratique parlementaire, quand le comité délibère un bill, article par article, il est permis de discuter le projet de loi dans tout son ensemble, quand le préambule est à l'étude; or, pour le moment, nous discutons le premier article de l'annexe et, à mon avis, le débat devrait rouler uniquement sur cet article.

M. R. L. BORDEN : C'est simplement affaire de goût. Tout reviendra en délibération, quand nous aborderons l'étude du premier article du bill.

L'honorable M. FITZPATRICK : Quand nous aborderons l'étude de l'article du traité se rattachant à la section orientale du réseau, le débat pourra rouler sur le tracé du chemin de fer.

M. R. L. BORDEN : Je ne tiens pas à discuter la chose maintenant, mais bien à ce qu'on la discute en temps utile.

M. POPE : Je suis bien aise de constater que je ne suis pas le seul novice ici,

mais que je suis en bonne compagnie. On a beau chercher à déniaiser certaines gens, on ne réussit qu'à les rendre encore plus obtus et plus naïfs, et si la Chambre me le permet, je vais remettre ce bill au greffier.

M. BELL : Si je ne me trompe, le débat roule sur l'amendement relatif à la prorogation de délai et l'important, c'est de savoir comment ce délai influera sur la situation et l'avenir des populations établies dans la partie du pays que doit traverser le réseau projeté. La maîtresse objection soulevée à l'encontre de cette prorogation de délai, c'est qu'elle s'applique à cette partie du réseau qui, de l'avis des intéressés, s'impose aux préoccupations immédiates de l'Etat et demande l'établissement d'un service à bref délai; pourvu, toutefois, qu'on admette que ce bill répond à des travaux publics d'urgence. J'ai prêté une religieuse attention au discours prononcé aujourd'hui par le ministre de la Justice sur cette question. Si j'ai bien saisi sa pensée, il prétend que cette prorogation de délai ne donne pas prise à la critique, parce que les intérêts mêmes de la compagnie la porteront à construire cette partie du réseau dans le plus bref délai possible. Si l'on voulait pousser les arguments du ministre à leur conclusion logique, il s'ensuivrait que la compagnie pourrait obtenir une prorogation de délai illimitée.

Si les choses devaient s'arranger de la sorte, il suffirait au gouvernement de passer un contrat avec la compagnie sans y insérer la moindre restriction, lui laissant le soin de construire le chemin de fer à sa guise, dans le délai qui lui conviendrait, avec plus ou moins de rapidité, comme ses intérêts le lui commanderaient. Le parlement canadien adopterait une attitude des plus insolites en approuvant de pareils arguments ; car jamais pareilles stipulations ne sont consenties par des parties contractantes quelconques ; jamais il n'est stipulé qu'une des parties intéressées est liée obligatoirement, tandis que l'autre est libre d'agir à sa guise. A l'appui de sa thèse, le ministre de la Justice nous a cité l'exemple de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique qui, après s'être obligée à construire son réseau en dix ans, l'a parachevé en cinq ans ou en moins de six ans ; et si j'ai bien saisi sa pensée, il a inféré de ce fait que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique qui s'est obligée à construire son réseau en huit ans, pourrait bien le parachever en quatre ans. Il est possible que ce soit là une conclusion parfaitement légitime, et le résultat pourrait sans doute la justifier. Cependant, il est tout naturel que le peuple canadien se demande : n'est-il pas étrange qu'en faisant pareille convention, le gouvernement n'emploie pas la formule qui réponde parfaitement à l'attente et aux prévisions du pays ? Si le gouvernement compte que le réseau se construira en quatre ans, pourquoi donc ne pas stipuler la chose au traité ? Je ferai, toutefois, observer au ministre de la Justice que ses souvenirs au sujet de cette question sont peu précis ; car bien que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, après s'être obligée à construire son réseau en dix ans, l'ait parachevé en cinq ans, les prévisions du pays à cette époque étaient que les travaux de premier établissement ne se paracheveraient qu'en dix ans.

L'honorable M. FITZPATRICK : Ai-je affirmé le contraire ?

M. BELL : Le gouvernement du jour n'a pas fait fonds sur l'intérêt personnel qui pourrait porter la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à construire son réseau en moins de dix ans. Le ministre de la Justice a fait une allégation qui ne concorde nullement avec ce fait.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je nie la chose.

M. BELL : Je ne désespère pas de convaincre le ministre. La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ayant construit son réseau dans la moitié du délai stipulé au traité, le ministre affirme qu'il y a lieu de croire que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pourra réaliser le même exploit.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je n'ai jamais fait pareille assertion.

M. BELL : Alors, je n'ai pas bien saisi la pensée du ministre et force m'est bien de modifier l'argumentation que je me proposais d'édifier sur ce fait. Lorsque le gouvernement canadien dans le traité intervenu avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, stipula un délai de dix ans pour la construction de ce réseau, il était convaincu qu'il lui faudrait dix ans pour parachever ce réseau. Eût-il été convaincu que la compagnie aurait pu réussir à terminer ses travaux en cinq ans, le gouvernement aurait stipulé ce délai au traité et obligé la compagnie à le faire au cours de cette période de temps. Or, à cette époque, tout le monde s'accordait à penser que la construction de ce réseau demanderait dix ans. Alexander Mackenzie, une autorité en pareille matière, déclara que toute la puissance de l'empire britannique ne réussirait pas à construire ce réseau en dix ans, délai fixé au traité pour la construction de cette voie ferrée. Je puis donc affirmer à bon droit que si le gouvernement du jour eût prévu que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique réussirait à construire son réseau en moins de dix ans, il aurait stipulé au traité un délai plus court. Ici, au contraire, le gouvernement actuel proroge le délai à huit ans, tout en exprimant la conviction que la compagnie réussira à parachever son réseau dans un délai inférieur à celui stipulé au traité. Ce qu'il y a de répréhensible ici, c'est que le délai

en question est rendu applicable à l'entreprise de la compagnie dans tout son ensemble, à tout le réseau de Winnipeg au littoral du Pacifique. Ne l'oublions pas, le gouvernement a pris soin d'établir au traité la distinction entre la section des prairies et celle des montagnes. Et, cependant, certains députés, intéressés dans la section des prairies, critiquent cette disposition, comme allant à l'encontre de l'intérêt public. L'objectif visé dans la construction de ce chemin de fer, c'est remédier aux griefs des populations qui se plaignent de l'insuffisance des moyens de transport par voie ferrée ; or, par cette prorogation de délai, nous autorisons la compagnie à consacrer huit ans à l'établissement d'un chemin de fer à travers un pays ou la construction des voies ferrées est relativement facile, et cela, au lieu du délai de cinq ans stipulé au traité primitif.

Quelle a été la réponse des ministres aux arguments présentés par les députés de Marquette (M. W. J. Roche), et de Macdonald (M. Boyd)? Ils ont prétendu que la Compagnie du Grand Tronc, ayant déposé $5,000,000, avait fait remarquer au gouvernement que cette somme courait quelque risque si l'on apportait trop de retard à la construction de cette ligne. On a fait remarquer que le gouvernement ne tenant pas compte, apparemment, des stipulations du contrat, avait consenti à remettre à plus tard la construction de la section des prairies. Pourquoi accorde-t-on cette faveur à cette compagnie ? Le gouvernement semblait plutôt disposé à imposer des conditions très sévères à cette dernière. Nous nous rappelons toutes les raisons présentées par le premier ministre l'an dernier. Il insistait particulièrement sur la nécessité qu'il y avait pour le gouvernement de conserver le privilège du transit en entrepôt. Il prétendait de plus, qu'il était nécessaire de favoriser la population de l'ouest, dont les intérêts se trouvaient menacés par l'accumulation du trafic. Dans des termes très éloquents, le chef du gouvernement voulut convaincre la Chambre que si cette ligne n'était pas construite immédiatement, une portion considérable de notre commerce de l'ouest prendrait la route des Etats-Unis. Chose étrange, aujourd'hui, la compagnie obtient tout le délai voulu du gouvernement. Impossible pour nous de renouveler les tergiversations du premier ministre sous ce rapport. De deux choses l'une: l'an dernier, cette urgence dont il nous parlait, existait, ou il a abandonné tout désir de se rendre à cette nécessité pressante.

Quant à la section des prairies, quelles sont les conditions qu'impose le contrat? La longueur de cette ligne sera de 1,000 milles environ. Quelle est la région que traversera ce chemin de fer? Elle présente les plus grands avantages à la construction d'une voie ferrée, parce que cette zone de prairies est bien différente de ce qu'elle était lors de la construction du Pacifique Canadien. Lorsque cette dernière ligne fut construite, cette région était inhabitée, ne possédait aucune communication par chemin de fer avec le reste du pays. Aujourd'hui, elle est colonisée par des émigrés qui nous arrivent de toutes les parties du monde. Le Grand-Tronc-Pacifique n'éprouvera donc aucune difficulté à trouver la main-d'œuvre nécessaire, les matériaux dont il aura besoin. Il est certain qu'il pourra construire plus rapidement que ne l'a fait le Pacifique, la ligne projetée. Il aura pour se guider l'expérience acquise lors de la construction du Pacifique Canadien; il pourra utiliser les travaux exécutés par les ingénieurs de cette compagnie. Des erreurs mêmes de cette dernière serviront aux promoteurs de cette nouvelle entreprise. La construction du Pacifique Canadien et du chemin de fer Canadien du Nord permettra à ces personnes, si elles le veulent, d'exécuter promptement ces travaux et d'établir ainsi un nouveau record sous ce rapport. Peut-on prétendre que la construction de cette voie ferrée ne se fera pas plus facilement, grâce à la main-d'œuvre, aux matériaux, qu'on pourra trouver aux différents endroits où passera ce chemin? Serait-ce pousser trop loin l'argumentation que de dire que la compagnie, commençant ces travaux sur différents points de sa ligne, ayant à son service un personnel très nombreux, pourrait construire 3 milles de chemin de fer par jour? Elle pourrait avoir à sa disposition trois équipes de travailleurs, ou faire exécuter le travail à des endroits différents, suivant qu'elle le jugera à propos. Combien de temps prendra la compagnie pour construire, dans ces conditions, la section des prairies qui a une longueur de 1,000 milles ?

Une VOIX : Quinze ans.

M. BELL : Si l'on compte 300 jours ouvrables, par année, et si l'on donne comme moyenne trois milles par jour pour le travail de ces ouvriers, on arrive au résultat suivant : 900 milles de chemin de fer peuvent être construits dans un an ; cette moyenne ne représente pas les quinze ans dont vient de parler un honorable député. Pourtant, le gouvernement accorde huit ans au Grand Tronc pour terminer cet ouvrage, sections des prairies et des montagnes comprises. Ce travail pourrait s'exécuter dans un an sans frais supplémentaires, sans efforts surhumains. S'il en est ainsi, doit-on s'étonner d'entendre les représentants du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest protester contre ce projet dont l'exécution doit s'étendre sur huit ans? N'est-il pas naturel de demander au gouvernement qui a conçu l'idée de cette entreprise dont l'exécution coûtera si cher au peuple, les raisons qui le font agir ? Les ministres prétextent que le seul mobile de leur attitude est de favoriser la population des Territoires du Nord-Ouest dans ses relations commerciales avec le reste du pays.

Mais est-il nécessaire d'accorder huit années de délai à la compagnie qui entreprend la construction de cette voie ferrée ? En vérité, il s'agit d'une farce ridicule. Que répond le gouvernement ? Rien. Le ministre des Chemins de fer, qui doit, suppose-t-on, surveiller l'exécution de ce travail, suivant les instructions d'un directeur, d'après ce qu'on dit, devra faire rapport au gouvernement de l'état progressif des travaux. Que peut-il donc répondre à l'objection raisonnable que la gauche lui a faite ? A maintes reprises, on lui a demandé de donner son opinion sûr le projet que nous discutons maintenant ; de nous expliquer son silence relativement à ce contrat ; il s'est contenté pour toute réponse de sourire d'une façon équivoque. D'après le ministre des Chemins de fer, qui représente, dans la circonstance actuelle, le gouvernement du Canada, il s'agit d'une des facéties les plus pommées à propos de ce traité si important et dont l'exécution entraînera une dépense d'argent énorme. S'il s'agit de confier la position de ministre des Chemins de fer à un homme qui assume cet honneur simplement comme à titre gracieux, qui ne s'occupe pas des responsabilités qui lui incombent, je constate que mon honorable ami a toutes les qualités requises pour remplir ces fonctions. D'autre part, si les ministres doivent administrer, ainsi qu'on est en droit de l'exiger d'eux, les affaires du pays d'une façon intelligente et raisonnée, si le cabinet doit se composer d'hommes choisis par le premier ministre, comme étant dignes de représenter des intérêts primordiaux, comme possédant les plus grandes aptitudes pour l'accomplissement de leurs devoirs pour le plus grand avantage du Canada, je dis que les habitants de ce pays, qui suivent de près ce qui se passe tous les jours ici, doivent s'étonner d'avoir à constater combien la conduite de leurs représentants est peu rassurante et peu satisfaisante.

Les membres de l'opposition posent des questions dans le but de connaître ce que le gouvernement entend faire relativement à ce projet. Ils s'informent pourquoi le contrat en question ne contient pas telle ou telle stipulation. Ils constatent avec surprise que le gouvernement ne peut leur fournir de réponses satisfaisantes ou même raisonnables ; ils sont cependant les représentants du peuple. Dans cette occurrence, les ministres ne s'occupent pas des intérêts publics tout autant que l'opposition. Leur politique consiste, s'il nous est permis de la juger d'après ce que nous voyons, à voter un projet préparé et soumis à la Chambre par le premier ministre qui n'a pu compter sur l'appui de ses collègues. En effet, l'honorable leader du gouvernement ne reçoit aucune aide des membres du cabinet pour appuyer, soit par des paroles ou par des actes, l'attitude qu'il a prise. L'opposition représente toute cette partie de la population qui n'est pas préjugée en faveur du gouvernement.

M. BELL.

J'oserais dire que c'est le cas de tous les députés à l'exception des seize ou dix-sept membres qui composent le ministère actuel.

Il existe des anomalies à propos de ce contrat ; il se présente des difficultés que ne peut résoudre celui qui n'est pas dans les secrets du gouvernement. Ce dernier ne semble pas disposé à fournir les renseignements qu'on lui demande. Si le premier ministre a pris pour règle de conduite, vu la position qu'il occupe comme chef du gouvernement, et le choix qu'il a fait de ses collègues dans le ministère, de soumettre cette question à la Chambre, il est juste et raisonnable qu'on s'adresse à lui de préférence à tout autre ministre, lorsqu'il s'agit d'obtenir des détails sur cette affaire. A quoi cela sert-il ? Le très honorable chef de la droite ne fournit aucun renseignement ; c'est tout au plus s'il critique, de temps à autre, certaines assertions présentées par la gauche. L'opposition ne considère pas cette conduite comme équitable. Les arguments que nous présentons, parce que nous les considérons raisonnables et justes, sont amoindris par le premier ministre qui semble ne les considérer que comme de simples empêchements à l'adoption de ce traité. J'affirme que les raisons invoquées par la gauche sont raisonnables et qu'elles sont l'expression de l'opinion du peuple de ce pays.

Pourquoi accorder cette prolongation de délai au Grand-Tronc-Pacifique—car il s'agit du Grand-Tronc-Pacifique—est-ce parce que cette compagnie ne peut prélever le montant nécessaire à la construction de ce chemin ?

Le très honorable premier ministre sait parfaitement que le contrat dont il est question, contient des stipulations qui permettent à la compagnie de s'adresser au gouvernement, même de forcer ce dernier d'émettre des obligations intérimaires, pour obtenir l'argent nécessaire à la construction de ce chemin. Le crédit du Canada se trouvera donc en jeu, du moment que ce projet de loi viendra en vigueur, et alors, la compagnie ne sera pas en peine de trouver l'argent suffisant. Si cette dernière devait s'occuper de cette entreprise et prélever le capital requis pour l'exécution de cette dernière, on pourrait trouver une excuse en sa faveur, lorsqu'elle demande une prolongation de délai dans le but de lui permettre de négocier plus favorablement les obligations qu'elle mettra sur le marché. Mais il ne s'agit pas de cela, maintenant. Le gouvernement du Canada doit fournir l'argent pour la construction, non seulement de la division de l'Est, mais aussi de la division de l'Ouest. S'il en est ainsi, ce ne sont pas les fonds qui manqueront.

Pourquoi demande-t-on cette prolongation de délai ? Est-ce parce que le très honorable premier ministre a décidé de prouver au pays qu'il ne nous trompait pas quand, il y a un an, il insistait sur la construction immédiate de cette voie ferrée ? Mon très hono-

rable ami veut-il proclamer ici que lorsqu'il s'adressait avec tant d'éloquence et de passion au peuple du Canada, il se moquait de ce dernier, en spéculant sur l'ignorance de notre population ? Ce projet ne repose que sur des éventualités impossibles, surtout lorsqu'il s'agit de la construction immédiate de ce chemin. On ne peut trouver d'excuse en faveur du leader de la droite. S'il y avait urgence pour le gouvernement de remédier aux maux dont se plaignait la population de l'ouest, les ministres auraient pu facilement forcer la compagnie à compléter la construction de la section de l'ouest, non pas dans huit ans, mais dans deux ans. Le Grand-Tronc-Pacifique peut compter sur le trésor fédéral pour construire son chemin de fer de Winnipeg à Edmonton. Dans tout ce projet de loi, aucun article n'est plus discutable que celui-ci. Nous savons tous que la construction de cette voie ferrée favorisera le cultivateur du moment qu'elle s'opérera. S'il est une partie du pays où nous devrions dépenser de l'argent, c'est bien cette région des prairies ; en effet chaque dollar que nous dépenserons pour établir des chemins de fer dans l'ouest, nous rapportera cent pour cent de bénéfices. Pourquoi l'honorable premier ministre ne fait-il pas disparaître de ce contrat la clause qui répugne aux députés de l'ouest, ou ne donne-t-il pas une explication raisonnable de cette stipulation, ou ne permet-il pas à un membre de son cabinet de fournir ce renseignement ? La division de l'ouest, d'après le projet soumis par le gouvernement, se subdivise en deux sections. Pourquoi le gouvernement accorderait-il cette prolongation de délai de 3 ans, lorsqu'il s'agit de la construction de la section de l'ouest, au lieu de limiter ce temps, quand il s'agira de toute la division de l'ouest qui s'étend des montagnes Rocheuses au littoral du Pacifique ? La section qu'il faut construire d'abord est indubitablement celle de Winnipeg vers l'ouest. Cependant, la construction de cette partie du chemin de fer pourra être retardée de huit ans. Cette attitude nous fait voir sous son vrai jour le parti qui est au pouvoir, aujourd'hui ; nos adversaires peuvent compter sur une majorité qui leur permet d'imposer leurs volontés à l'opposition et de refuser absolument le moindre renseignement que cette dernière peut leur demander. Inutile pour moi de répéter que ce projet, tel que soumis à la Chambre, l'an dernier, intéresse grandement la population de l'ouest du Canada.

Je me rappelle parfaitement, M. l'Orateur, qu'à la jeunesse du pays de même qu'à toute la population du Canada on a représenté ce projet sous des proportions gigantesques ; l'exécution de cette entreprise dépendait d'un gouvernement énergique, parce qu'il s'agissait du développement du Canada, de doter notre patrie d'avantages nouveaux, de faire disparaître les inconvénients dont les populations de l'ouest se plaignaient, de favoriser les intérêts agricoles et industriels de l'est, en rendant plus faciles les communications entre ces deux extrémités du pays.

On nous disait qu'il s'agissait d'urgence et que l'intérêt du pays exigeait que nous travaillions à développer les ressources du Canada, parce qu'à un moment donné, celles-ci pourraient devenir l'apanage de nos voisins du sud qui sont si entreprenants. Le gouvernement, quand il s'agit de la construction de la section la plus facile de ce chemin, accorde un délai de huit ans pour le parachèvement de cette entreprise. C'est une grande leçon de choses pour la population de l'est. Si l'honorable premier ministre et ses collègues du cabinet, de même que ses partisans, croient que la division de l'est ne peut être construite dans l'espace de huit ans au moins, je voudrais leur demander quand ils espèrent voir se terminer la construction de la ligne de Québec à Winnipeg et à Moncton. Jusqu'à quand feront-ils miroiter aux yeux de leurs partisans de Halifax et de Saint-Jean, l'espérance que la plus grande partie du trafic prendra la route de ces deux ports ? Certainement, ce ne sera pas sous l'administration du premier ministre actuel que ce fait se réalisera. Il faudra attendre si longtemps que la génération actuelle aura oublié, dans une espèce de passé brumeux, les événements qui se développent aujourd'hui ; ce sera pour nos fils une répétition de ce qui se passe pour nous, lorsque nous nous rappelons les préliminaires du projet de construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. Le fait est que les ministres actuels semblent avoir eu l'idée d'adopter une législation, non pas pour la génération présente, mais pour celle qui suivra celle-ci. Ce n'est pas là l'acte d'hommes d'Etat, d'hommes politiques pratiques. On serait tenté de croire que, lorsqu'il a présenté ce projet de loi à la Chambre, au cours de la dernière session, le premier ministre ne saisissait pas clairement la portée de cette mesure. Ce projet semblait être pour lui une simple fiction, un rêve. Il espérait qu'en soumettant cette idée au peuple, il s'attirerait de la gloire, qu'il en retirerait un avantage particulier qui lui permettrait de remporter les élections. Mais lorsqu'on étudie cette mesure, que constatons-nous ? Elle ne vaut rien. Le leader de la droite a voulu apparemment se mettre sur un pied d'égalité avec ce grand homme d'Etat si honorable et si distingué—je veux parler de sir John A. Macdonald—qui a doté le pays d'une grande route transcontinentale. Avant de disparaître de la scène politique, mon honorable ami a voulu s'immortaliser comme auteur d'une grande voie ferrée à travers le pays. Il a désiré s'élever à lui-même un monument par l'exécution de ce projet qui aurait relié l'Atlantique au Pacifique ; son nom eût été mêlé à l'histoire du pays et, dans la mémoire du peuple, son souvenir aurait subsisté comme celui de sir John A. Macdonald. Ce dernier a doté le Canada d'une œuvre qui a fait de notre pays une

véritable nation—j'ai nommé le chemin de fer Canadien du Pacifique. Grâce à l'appui des partisans de l'honorable gentleman et aux conseils des membres de la gauche, dont le seul but était de perfectionner ce projet celui-ci a été adopté par la Chambre ; si sa réalisation n'est pas couronnée de succès, cela ne dépendra pas de l'opposition. Il n'y a aucune raison pour mon très honorable ami de perdre son sang-froid, lorsqu'il discute cette question avec les membres de la gauche. Ce projet carressé avec tant d'amour par le premier ministre ne semble pas avoir la chance de vivre.

Mais pourquoi l'honorable chef du gouvernement a-t-il pris la peine, par les amendements qu'il a apportés au projet de loi soumis d'abord, de démontrer, non seulement aux membres de la Chambre, mais à toute la population du pays, au citoyen le moins doué sous le rapport de l'intelligence qui sait seulement que deux et deux font quatre, que tout ce qu'il a dit, à la dernière session, manquait de sincérité et provenait plutôt de l'ignorance où mon honorable ami se trouvait relativement à ce qui doit caractériser une entreprise semblable ?

M. l'Orateur, il semble possible à mon honorable ami de soumettre ce projet de loi au parlement, en s'appuyant sur la force brutale du nombre des votes; que, sans nous fournir une raison quelconque, il pourra faire adopter par la Chambre n'importe quelle mesure qu'il lui plaira de présenter. Cependant, s'il réussit dans cette tâche, le pays lui en tiendra compte et ne l'approuvera pas comme il le ferait s'il s'agissait d'un premier ministre qui peut expliquer les raisons des mesures qu'il présente. Au cours de cette discussion sur ce projet de droit important, puisqu'il s'agit d'une mesure qui intéresse grandement le peuple de ce pays, à cause de la portée qu'elle peut avoir—mais dont l'exécution vaudra encore moins que l'adoption—les membres de l'opposition qui ont pris la parole, se sont appliqués à discuter ce projet dans un esprit honnête, sincère, afin de rendre ce projet de loi plus avantageux au pays. Qu'ont fait, de leur côté, les membres de la droite? Ce projet ne semble pas avoir soulevé leur enthousiasme. Ils doivent avoir constaté combien étaient admirables les sentiments patriotiques et généreux que leur exposaient leurs adversaires. Ils se trouvent dans une position bien extraordinaire ; en effet, voici une réunion de partisans dont quelques-uns sont des hommes de haut grade, qui peuvent représenter ici les véritables sentiments du parti libéral ; ils se tiennent silencieux dans leur impuissance complète de fournir un argument, une réponse quelconque aux objections les plus raisonnables qui peuvent leur être faites au cours de cette discussion de ce projet de loi qu'ils ont eux-mêmes soumis à la Chambre. Un spectacle aussi extraordinaire que celui-là peut laisser croire qu'il s'agit de ce système de campagne électorale commencé dans la province d'Ontario, lors des dernières élections provinciales, alors qu'on a vu fonctionner cette "machine" silencieuse que tout le monde connaît. Les ministres exercent une grande pression sur les députés. Ils comptent sur le nombre pour faire adopter cette mesure. Ils ne fournissent aucune explication intelligente pour faire comprendre la portée du bill que nous discutons en ce moment. La discussion de cette proposition n'a fourni aucun raisonnement intelligent de la part de nos adversaires. On dirait que nous revenons au temps où la force brutale était la raison de toutes choses. Voici un gouvernement qui, en 1897, et depuis s'est vanté d'être composé des hommes les plus éminents que le parlement ait jamais possédés, d'esprits dirigeants représentant non seulement l'habileté intellectuelle et la puissance de conception du parti libéral du Dominion, mais encore du parti libéral des différentes provinces. Au cours des huit années qui ont marqué jusqu'à présent leur administration, les membres de la droite sont devenus de simples pièces d'échiquier inarticulées que leurs maîtres poussaient à droite et à gauche suivant leur bon plaisir. Il ne ne nous appartient pas de trouver à redire à ce spectacle amusant. Si le très honorable premier ministre se permet de faire ce jeu, c'est grâce au manque d'énergie de ses partisans. Si un pouvoir surnaturel avait accordé à l'opposition la liberté de représenter le gouvernement du Canada comme exemple d'imbécillité réelle, elle n'aurait pu faire mieux que leurs adversaires dans ce spectacle offert au peuple du Canada d'un gouvernement qu'on nous a représenté, il y a déjà huit ans, comme étant composé d'hommes de grande capacité, mais ils en sont réduits à un état d'inertie et d'incapacité complète? Nous ne désirons pas trouver de fautes chez nos adversaires sous ce rapport, mais, en notre qualité de Canadiens, nous devons regretter ce qui se passe, aujourd'hui, en cette Chambre. Est-il possible que notre système parlementaire en soit rendu à ce point qu'il faille donner au gouvernement des avis et cela non pas seulement une fois par jour ou à toutes les heures, mais encore à tout instant, suivant l'expression de l'honorable député du Cap-Breton?

Une VOIX : Ecoutez, écoutez.

M. BELL : Je n'ai pas d'objection à accorder à ce dernier une mesure de temps moins longue. Est-il possible que le parlement en soit rendu au point de constater que le gouvernement fait délibérément acte d'impuissance, de mutisme, et qu'il ne peut fournir une seule réponse raisonnable aux arguments qu'invoque l'opposition ? Si le très honorable premier ministre et ses partisans veulent remplir le rôle de muets, d'irresponsables, je crois que le sens commun qui caractérise notre population placera nos adversaires dans une position qui leur per-

mettra de s'en tenir à ce parti pris de ne pas parler plus qu'ils ne le font maintenant. Ce n'est pas la tâche de l'opposition de fournir des renseignements au gouvernement; ce dernier, cependant, devrait comprendre que, lorsqu'il impose le silence au ministre des Chemins de fer qui est surtout responsable de cette mesure que nous discutons maintenant, les citoyens du Canada en viennent à la conclusion qu'il doit exister de fortes raisons pour cet état de choses. Je demande au premier ministre comment il se fait qu'il ne peut fournir aux représentants de Marquette et de Macdonald une raison quelconque qui leur permettra de retourner devant leurs électeurs, pour expliquer à ces derniers la cause de ce retard de trois ans apporté à la construction du Grand-Tronc-Pacifique. L'opposition remplit son devoir, le gouvernement fait-il le sien? Il semblerait que les ministres se soient entendus pour ne pas répondre aux demandes de l'opposition qui veut obtenir des renseignements raisonnables. Puisqu'il en est ainsi. je m'étonne de la patience merveilleuse que l'opposition a apportée dans la discussion de cette proposition.

M. JABEL ROBINSON : S'il m'était possible de mettre fin à cette discussion, je le ferais très volontiers, M. l'Orateur, car un grand nombre de discours ont été prononcés ici qui ne signifient rien. J'ai déjà eu l'occasion, à deux ou trois reprises précédentes, de discuter ce sujet et d'insister auprès du gouvernement sur l'opportunité qu'il y a pour l'Etat de posséder et d'exploiter les chemins de fer du pays. Je n'ai pas parlé en particulier aux ministres. Je constate que mes protestations ont eu un résultat quelconque ; j'ai tâché, avec toute l'énergie possible, de prôner l'idée de la construction et de la possession par l'Etat, d'une voie ferrée à travers le continent. Ma conviction était qu'un nouveau ministre des Chemins de fer étant nommé, le gouvernement pourrait posséder les voies ferrées du pays, au lieu d'accorder le monopole à des compagnies de particuliers qui possédaient ces voies ferrées.

Les ministres ont nommé une commission pour s'occuper de ces questions ; il y a un an que ces commissaires ont été nommés. Les traitements de ces derniers représentent $30,000 par année. Loin de moi l'idée de blâmer la droite d'avoir agi de cette façon ; du moment que les commissaires remplissent leurs devoirs, je ne puis soulever la moindre objection contre leurs faits et gestes.

Le ministre des Chemins de fer n'est pas à son siège, et je ne voudrais pas l'attaquer durant son absence. N'empêche toutefois, que si je remplissais les fonctions de ministre des Chemins de fer, je m'efforcerais de faire mon devoir avec autant de zèle et d'enthousiasme que mon honorable ami (M. Emmerson) en témoigne aujourd'hui. Pourtant, je n'aurais pas permis aux membres de l'opposition de jouer avec moi de cette façon, sans risquer une défense quelconque. Ce contrat signifie quelque chose, et, alors, mon honorable ami devrait trouver l'énergie de se défendre comme un homme, devant cette Chambre. Quiconque a conçu l'idée d'un projet, doit être capable de le faire valoir. Loin de moi l'intention de dire un mot contre cette entreprise, seulement parce que c'est la Compagnie du Grand Tronc qui devra construire cette voie ferrée. Aussi, je ne veux pas m'insurger contre ce projet ; mes collègues dans cette Chambre savent parfaitement que cette question leur a été soumise à trois reprises différentes. Leur décision est connue et je ne modifierais pas mon vote, s'il s'agissait de le donner de nouveau. Le gouvernement a fait adopter ce projet par ses partisans ; qu'il continue dans la voie qu'il s'est tracée, sauf à notre population à payer les pots cassés. Encore faut-il que l'on n'abuse pas de cette dernière. Nous avons été généreux à l'endroit de compagnies puissantes, à cause des relations d'amitié qui existaient entre les membres de cette Chambre et les intéressés dans ces syndicats. Le Canada ne veut plus de personnes qui s'enrichissent de ses deniers. Il est dégoûté des millionnaires et des entreprises semblablese créées au pays.

On prétend que le gouvernement actuel possède toutes les vertus—d'autres diraient les vices d'une administration quelconque. Ce n'est pas la perfection dans le genre. Je prétends que le ministre des Chemins de fer ne gagne pas les $8,000 de traitement qu'il retire, parce qu'il n'est seulement pas capable de défendre l'attitude du gouvernement sur cette question.

Inutile de m'attarder sur ce point, car les faits parlent par eux-mêmes. L'honorable chef du gouvernement, il me semble, n'a pas besoin d'un ministre qui n'est pas capable de défendre ses actes. A mon avis, il ferait mieux de se débarrasser de parasites semblables. Je ne veux pas dire qu'un ministre qui ne soit pas capable de se défendre, lorsqu'il est attaqué. Mais, assez sur ce point. Inutile pour moi de prolonger cette discussion ; tout ce que je veux, c'est de régler définitivement cette question. Que le Grand Tronc construise cette voie ferrée, libre à lui. Les ministres peuvent compter sur les partisans qui les suivent aveuglément. Le gouvernement a le nombre pour lui. Le premier ministre veut en appeler au peuple, parce qu'il compte sur la force de son parti. Quant à moi, mon parti n'est pas très nombreux, car je suis seul à partager mes propres opinions. Cela ne veut pas dire que je mets le gouvernement au défi de faire des élections immédiatement. Celui qui aurait cette audace devra compter sur une majorité assez considérable. Mon parti n'est pas très fort, mais j'espère qu'il prendra de l'importance d'ici à quelques années. Que le premier ministre me permette de lui dire qu'advenant une élection par tout le pays, alors que les citoyens véritablement indépendants pourront exprimer leur opi-

nion, on comptera en cette Chambre au delà d'une trentaine de députés sincèrement indépendants. Inutile donc d'empêcher cette idée d'indépendance politique de se propager parmi la population. Nos adversaires détiennent le pouvoir et ils voteront sur le mérite de la question, et non par sentiment politique.

M. COCHRANE : Ecoutez ! écoutez !

M. JABEL ROBINSON : Des membres de la Chambre crient : Ecoutez ! écoutez ! Certains conservateurs sont dégoûtés des attaches de parti ; et il en est de même de quelques-uns des membres de la droite. Ils se demandent cependant ce qu'ils vont faire relativement à cette question. L'indépendance politique n'existe pas ici et il nous faut voter pour un chef ou pour l'autre. S'il me fallait entrer dans les détails de cette question, je pourrais parler au delà d'une heure encore.

Quelques VOIX : Chantez donc.

M. JABEL ROBINSON: Je pourrais chanter, mais ce serait en faveur de la nationalisation des chemins de fer, plus particulièrement de cette ligne dont mon honorable ami de Toronto-ouest est l'un des nababs et des directeurs les plus en vue. Nous voulons construire cette voie ferrée afin de favoriser les habitants de ce pays qui comptent sur nous pour obtenir justice. Il y a assez longtemps qu'ils sont victimes de la tyrannie des compagnies de chemin de fer. A différentes reprises, j'ai critiqué carrément l'attitude des ministres sur différentes questions, de même que je n'ai pas hésité à condamner le parti politique qui accordait aux différentes compagnies de chemin de fer des privilèges dont on se plaint aujourd'hui. L'occasion nous est offerte maintenant de permettre aux colons qui se sont établis dans l'ouest du pays de trouver un débouché pour les produits de leur industrie. Arrachons-nous à la tyrannie de ces grandes compagnies au lieu de les favoriser. L'occasion est favorable, mais si ce projet de loi est voté en troisième délibération, cette réforme ne pourra s'accomplir.

M. R. L. BORDEN : Par considération pour mon honorable ami d'Elgin-ouest (M. Robinson), nous pourrions peut-être adopter cette clause du contrat. Cependant, avant de consentir à cela, je demanderai au ministre de la Justice de définir le mot " grèves " mentionné dans cet article. La correspondance déposée sur le bureau de la Chambre ne semble pas faire allusion à ce détail. Mon honorable ami aurait-il l'obligeance de m'expliquer pourquoi ce mot se trouve dans l'article en question.

L'honorable M. FITZPATRICK : J'ignorais qu'il fût question de ce détail dans les documents soumis à la Chambre. Toutefois, on a appelé l'attention du gouvernement sur les grèves qui pouvaient surgir au cours de la construction de cette voie ferrée. Les mêmes stipulations se trouvent dans tous les contrats, parce qu'elles sont de nature à prévenir toutes les difficultés qui peuvent surgir entre patrons et employés.

L'article premier est adopté.

Sir WILFRID LAURIER : Nous avons travaillé arduement toute la journée pour adopter un seul article de ce contrat. Je propose que le comité lève sa séance, fasse rapport de ses délibérations et demande permission de siéger de nouveau.

La motion est adoptée et sur proposition de sir Wilfrid Laurier, la séance est levée à douze heures et cinq minutes du matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 29 avril 1904.

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

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 87) pour faire droit à James E. Taylor.—M. Grant.

Bill (n° 90) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Besserer à Barry's-Bay.—M. Northrup.

Bill (n° 91) concernant la Compagnie du chemin de fer de Toronto à Hamilton.—M. Calvert.

Bill (n° 92) concernant certain brevet de William A. Damen.—M. Campbell.

Bill (n° 93) concernant certain brevet de E. A. Small.—M. Logan.

Bill (n° 94) concernant la Compagnie du chemin de fer de Timagami.—M. Logan pour M. McCool.

DISETTE DE GRAINES DE SEMENCE.

M. WALTER SCOTT (Assiniboïa-ouest). Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je lui demanderai humblement de me permettre de signaler au gouvernement un cas grave brièvement exposé dans une dépêche télégraphique que je reçois à l'instant du village de Davidson, dans les Territoires du Nord-Ouest. Voici la teneur de cette dépêche :

Pas de graines de semence ici, le chemin de fer semble incapable de nous venir en aide ; ne pouvez-vous rien faire pour remédier à la situation si nous n'obtenons pas bientôt de graines de semence plusieurs personnes souffriront. Répondez.

F. C. WHITELOCK.

Davidson est le centre d'une colonie nouvelle établie sur le parcours du chemin de fer de Prince-Albert qui relie la ville de ce nom à Régina. Malheureusement, ce village est situé au nord de l'endroit où le ré-

seau de la voie ferrée a été brisé. Le chemin de fer, sur une distance d'environ cinq milles à Lumsden, dans la vallée de la Qu'Appelle, est inondé depuis quelques jours.

Le plus grand nombre des habitants de Davidson se sont établis en cet endroit que l'année dernière. Ils ont labouré leurs terres pendant la dernière saison et se préparent à faire leurs premières semailles. Par conséquent, ils doivent faire venir leurs graines de semence et, aujourd'hui, au moment où ils s'attendent à les recevoir, les communications par chemin de fer sont interrompues. Exemple frappant des embarras où peut se trouver un groupe de la population desservi par une seule voie ferrée. Voilà dans quelle situation se trouve ce noyau de population et j'imagine que le même état de choses règne parmi plusieurs autres établissements échelonnés le long de ce chemin de fer. C'est l'an dernier seulement que ces colons se sont établis à Lumsden. La situation est grave. Si ce problème doit être résolu, il devra l'être immédiatement, car d'ici à deux ou trois semaines, le temps des semailles sera passé. A vrai dire, la solution de cette difficulté dépend en grande partie des efforts de la compagnie du chemin de fer. Je dois dire, en me basant sur les renseignements que j'ai pu recueillir, que le chemin de fer Canadien du Pacifique a fait de son mieux, dans les circonstances, pour aplanir la difficulté. Cependant, si la population ne peut obtenir des graines de semence venant du sud, elle pourrait s'en procurer au nord de la Saskatchewan du Sud, grâce aux efforts réunis des fonctionnaires du service de l'immigration et de la Compagnie de chemin de fer. La crue des eaux, il est vrai, a emporté la voie ferrée à Saskatoon, mais nous savons qu'il y a un bateau traversier. On pourra remédier à ce grave inconvénient, en se procurant des graines de semence à Rosthern où les moissons ont été abondantes depuis plusiers années.

L'honorable CLIFFORD SIFTON (ministre de l'Intérieur) : Ce n'est qu'au moment d'entrer dans cette enceinte que j'ai eu connaissance de la dépêche que le député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) nous a lue, et je n'ai pas eu l'occasion de m'entretenir de ce sujet avec mes collègues. Je connais assez bien ce pays et je sais que la majorité des colons, des Américains pour la plupart, ne se sont établis que l'an dernier sur de grandes lisières de terrain dans le voisinage de la station de Davidson dont parle l'honorable député. J'imagine que nous sommes tous d'accord à dire qu'en outre de ce que nous faisons pour coloniser ce pays, nous devons prendre les mesures nécessaires pour détourner les malheurs ou les cas fortuits, tels le manque des graines de semence, qui paralyseraient complètement pendant une année entière les efforts de ces colons. Je crois pouvoir dire sans crainte à mon honorable ami que, bien que je n'aie pas eu le temps de prendre l'avis de mes collègues, je le répète, nous ordonnerons les mesures nécessaires pour mettre des graines de semence à la portée de ces colons.

M. T. O. DAVIS (Saskatchewan) : Je ferai observer au ministre qu'il serait peut-être bon d'avertir les agents d'immigration et les fonctionnaires de l'agence des terres fédérales, sous-agents des terres et inspecteurs des concessions, qu'on peut se procurer des graines de semence au nord à Prince-Albert et dans les environs. Les nouveaux-venus ne connaissent pas la situation et ne savent que faire. De cette manière, on pourrait mettre fin à leur embarras. Je crois qu'ils peuvent acheter le grain dont ils ont besoin à Prince-Albert et dans le voisinage.

DETENTION A BREME DU STEAMER GAUSS.

M. E. F. CLARKE (Toronto-ouest) : Avant de passer à l'ordre du jour, je désire signaler au premier ministre une nouvelle publiée par les journaux du matin concernant l'embarras où se trouve le capitaine Bernier à Brême. Le " Citizen " de ce matin contient la dépêche suivante :

EMBARRAS DE BERNIER.

Les Allemands ne veulent pas que le capitaine amène le " Gauss ".

Montréal, 28 avril.—Une dépêche spéciale de Brême à " La Presse " annonce que le gouvernement allemand ne veut pas que le capitaine Bernier sorte du port de Brême sur le steamer " Gauss ", parce que $5,000 du prix d'achat sont encore impayés. Lord Strathcona a versé $70,000, retenant $5,000 jusqu'au jour où on aura mis à l'épreuve au Canada la vitesse du navire. La dépêche ajoute que le ministre de la Marine du Canada, mis au courant de la situation, a répondu que le gouvernement s'en tiendrait aux conditions de la vente. D'un autre côté, le gouvernement allemand exige le paiement entier avant que le navire sorte du port.

Je demanderai au premier ministre s'il a des renseignements à donner à la Chambre et si cette dépêche est véridique.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Un différend s'est élevé entre le gouvernement du Canada et les autorités allemandes concernant le paiement des $5,000, mais je ne crois pas que cela nous prive des bénéfices du marché conclu. Je n'ai pas entendu parler de ce différend dernièrement et j'en conclus qu'il est réglé.

DEMANDE DE RAPPORTS.

M. T. CHASE CASGRAIN (Montmorency): M. l'Orateur, avant d'entamer l'ordre du jour, je ferai observer au gouvernement qu'un rapport dont la Chambre a ordonné le dépôt dès le premier jour de la présentation des motions ne nous a pas encore été communiqué. Je parle du compte de M. P.

V. Savard. Cela devient ennuyeux, mais je ne lâcherai pas prise. La volonté de la Chambre doit être respectée et je ne comprends pas pourquoi elle ne l'a pas été jusqu'ici. Je sais que ce compte est prêt, qu'une copie en a été faite, et je me demande pourquoi on ne l'a pas déposée sur le bureau.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER : Evidemment, mon honorable ami en sait plus long que moi, car il possède des renseignements que je n'ai pas obtenus. Néanmoins, si la copie et les documents sont prêts, ils seront certainement déposés.

M. CASGRAIN : Ils sont prêts depuis une semaine.

Sir WILFRID LAURIER : Nous avons été fort occupés depuis une huitaine et nous le serons peut-être encore.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Il y a des rapports qui auraient dû être déposés depuis cinq semaines. J'en ai déjà parlé trois fois, mais en vain. J'espère que je ne serai pas obligé de revenir à la charge, car il est ennuyeux de ressasser ces questions chaque semaine. A la connaissance de la gauche, ces documents pourraient être déposés en moins de huit jours. Avant-hier encore, j'ai parlé à mon honorable ami, le premier ministre, de certains documents que le gouvernement, au cours de la dernière session, avait promis de communiquer à la députation pendant les dix jours qui suivraient la réunion des Chambres. On ne m'a pas encore appris quand ils seront déposés ; j'espère cependant qu'il n'y aura plus de retard.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Quant à cette dernière question, je crois que l'honorable député fait allusion au contrat hypothécaire relatif à la subvention accordée au chemin de fer Canadien du Nord. J'ai ordonné de préparer une copie des documents et je crois qu'elle sera prête lundi.

CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 72) modifiant l'Acte du chemin de fer National Transcontinental.—(sir Wilfrid Laurier.)

Article 2 de l'annexe :

Nonobstant les stipulations contenues aux paragraphes treize et vingt-neuf dudit contrat, la Compagnie aura le droit, quand elle aura achevé la construction de ladite division de l'ouest, aux termes dudit contrat, tel que par les présentes modifié, et qu'elle aura fourni du matériel roulant jusqu'à concurrence d'une somme de quinze millions de piastres ($15,000,000), si la division de l'est n'a pas été construite et achevée par le gouvernement, de reprendre le dépôt par elle fait aux termes du paragraphe douze dudit contrat, ou telle partie de ce dépôt qui ne sera pas restée comme confisquée en la possession du gouvernement aux termes dudit contrat, et la compagnie aura également le droit de faire inscrire la garantie du gouvernement au dos desdites obligations émises relativement à la division de l'ouest, conformément aux termes du paragraphe vingt-neuf dudit contrat ; et, s'il est démontré à la satisfaction du gouvernement que la division de l'ouest sera achevée et outillée de matériel roulant d'une valeur de quinze millions de piastres ($15,000,000), avant que la construction de la division de l'est soit achevée, et que la compagnie pourra, en y appliquant ledit dépôt, achever ladite division de l'ouest et l'outiller de matériel roulant de la valeur susdite, et que ledit outillement sera ainsi fait, le gouvernement rendra ledit dépôt par tels versements dont il pourra être convenu en différents temps.

Néanmoins, sur et à même ledit matériel roulant égal en valeur à la somme de quinze millions de piastres ($15,000,000), une quotité de matériel roulant égale en valeur à la somme de cinq millions de piastres ($5,000,000), à la satisfaction du gouvernement, devra alors avoir été désignée de la manière prévue au paragraphe vingt-deux dudit contrat,, comme prête à être attribuée aux termes dudit paragraphe à la division de l'est lorsque la construction en aura été achevée, et à servir, relativement audit contrat en entier, à toutes les fins auxquelles sont destinés à servir les cinq millions de piastres ($5,000,000) valant de matériel roulant portés audit paragraphe vingt-deux.

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Avant d'entamer la discussion de cet article, je veux déclarer que j'ai examiné l'amendement proposé hier par le leader de l'oppostion, et qu'à mon avis est de nature à rendre plus parfait l'article auquel il se rapporte. Je propose donc que cet amendement soit adopté.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Nous nous occuperons de cet amendement lorsque l'article 2 du projet de loi sera mis en discussion.

M. R. L. BORDEN : Je prierai le ministre de la Justice de nous expliquer sommairement quelle sera la conséquence de cette modification.

L'honorable M. FITZPATRICK : Mieux vaut d'abord faire connaître la teneur du premier contrat et expliquer ensuite la portée des changements qu'il subira. En vertu de la première convention, le gouvernement s'engagerait à construire la division de l'est d'après le tracé et les devis qu'il choisirait (paragraphe 5 du premier contrat). Le paragraphe stipulait que les travaux commenceraient aussitôt que les levés de plans auraient été faits et que le tracé aurait été fixé, et seraient terminés dans un délai raisonnable. Le contrat, qui fixait la date du parachèvement de la division de l'ouest, ne contenait aucune stipulation relative à la fin des travaux de la division de l'est. Le contrat tel que modifié exige que la division de l'ouest soit parachevée le premier décembre 1911. Néanmoins, la compagnie est tenu de faire un dépôt de $5,000,000 (paragraphe 12) et ce dépôt, en vertu du paragraphe 13 lui sera remboursé lorsque la compagnie aura parachevé la division de

l'ouest et outillé tout le réseau, y compris, cela va sans dire, la division de l'est. Or, en vertu du paragraphe 22, cet outillage doit valoir au moins $20,000,000 dont $5,000,000 seront destinés à l'outillement de la division de l'est. L'aide accordée à la compagnie consistera en la garantie du remboursement du capital et de l'intérêt d'une partie des obligations émises par la compagnie. L'émission ne peut avoir lieu qu'après le parachèvement et l'outillement de la division de l'ouest et l'outillement de la division de l'est. De ces stipulations il résulte que : la compagnie doit terminer et outiller la division de l'ouest dans le délai prescrit, tandis qu'il n'y a pas de date fixe pour le parachèvement de la division de l'est par le gouvernement. De sorte que, s'il y avait du retard—mais il n'y en aura pas—la compagnie n'aurait pas à proprement parler le droit de reprendre son dépôt ni celui d'exiger que le gouvernement garantisse le remboursement de ses obligations jusqu'à la date du parachèvement de la division de l'est. Bien entendu, si les deux divisions sont terminées en même temps, le premier contrat ne subira aucune modification. Je désire m'expliquer autrement en peu de mots. En vertu du présent contrat, le gouvernement doit commencer sans délai à construire la division de l'est, mais la date du parachèvement des travaux n'est pas fixée. Quant à la division de l'ouest, cette date est fixée au premier décembre 1911 par le contrat tel que modifié. La compagnie doit faire un dépôt de $5,000,000. Ce dépôt a été fait et la compagnie ne pourra le retirer qu'après le parachèvement de la division de l'ouest et après l'outillement des deux divisions. De plus, l'aide que la compagnie doit recevoir consiste en la garantie du remboursement de ses obligations qui ne pourront être émises que lorsque la division de l'ouest sera parachevée en son entier et lorsque les deux divisions seront outillées par la compagnie.

L'honorable député voit donc que la compagnie se trouve dans cette position-ci : même lorsqu'elle aura rempli les obligations que le contrat lui impose en ce qui a trait à la division de l'ouest, si la division de l'est n'est pas parachevée et ne peut pas être outillée, la compagnie ne pourra pas exiger la remise du dépôt ni la garantie du remboursement des obligations. Le but de l'amendement est de stipuler que, si la division de l'ouest est parachevée avant celle de l'est—éventualité peu probable, comme je le disais il y a un instant—et si la compagnie a fourni $15,000,000 d'outillage au lieu de $20,000,000, c'est-à-dire un outillage qui, à nos yeux, sera suffisant pour exploiter la division et dont $5,000,000 valant seront destinés à la division de l'est, dans ce cas-là, la compagnie aura le droit de retirer son dépôt et d'exiger la garantie du remboursement de ses obligations.

M. CLARKE : Même si la division de l'est n'est pas parachevée ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Oui.

M. CLARKE : Et même si la compagnie n'a fourni qu'un outillage de $15,000,000 ?

M. FITZPATRICK : Même si elle n'a fourni qu'un outillage de $15,000,000. A vrai dire, voici le motif de cet amendement : Ce contrat n'imposant pas au gouvernement le même délai qui est prescrit pour la division de l'ouest, cette dernière pourrait être parachevée avant l'autre. Il n'y a pas d'autre raison. Nos bons amis diront sans doute que le gouvernement ne se propose pas de construire la division de l'est et que le but de cet amendement est de permettre au Grand-Tronc-Pacifique de terminer et d'outiller son réseau depuis Winnipeg jusqu'au littoral du Pacifique et d'exiger ensuite le dépôt remis entre nos mains sans être tenu de fournir l'outillage de la division de l'est. On peut rétorquer que, si cette dernière est parachevée dans le délai fixé pour mener à bonne fin la construction de la division de l'ouest, le premier contrat demeurera en vigueur, l'obligation de fournir un outillage de $20,000,000 subsistera, et que de plus, si la division de l'ouest est parachevée la première, lorsque l'autre sera prête, la compagnie devra augmenter le matériel d'exploitation, de sorte que l'obligation de fournir $20,000,000 valant de matériel subsiste toujours.

M. CLARKE : Tout de même adieu le dépôt ?

M. FITZPATRICK : Adieu le dépôt.

M. CLARKE : La compagnie le retire ?

M. FITZPATRICK : La compagnie le retire. Je le répète : au lieu de garder le dépôt en garantie de l'outillement de tout le réseau, si la division de l'est n'était pas prête en même temps que l'autre, adieu les $5,000,000 ; nous n'aurons pas plus que $15,000,000 valant d'outillage.

M. ALCORN : En fin de compte, est-ce que l'amendement ne dispense pas la compagnie de fournir $5,000,000 valant de matériel d'exploitation ?

M. FITZPATRICK : Il l'en dispense seulement tant que la division de l'est n'est pas achevée, si l'autre est finie plus tôt. L'obligation de fournir $20,000,000 valant de matériel roulant subsiste en son entier, mais la garantie qui résulte du dépôt des $5,000,000 prend fin, si la compagnie réussit à mettre la dernière main à la division de l'ouest avant que l'Etat ait construit la division de l'est.

M. BARKER : Je ne vois rien de répréhensible dans cette modification. Cette stipulation aurait pu être intercalée dans le premier contrat. A mes yeux, voici le seul inconvénient qu'elle présente : si, pour une raison quelconque, le cautionnement est remis, l'Etat ne pourra plus compter sur la

convention conclue avec le Grand-Tronc-Pacifique pour exiger la fourniture des derniers $5,000,000 valant de matériel roulant.

M. FITZPATRICK : Je ne me suis pas expliqué clairement, je crois. L'obligation de fournir ces $5,000,000 de matériel d'exploitation subsiste, mais ils seront pris sur les $15,000,000 au lieu de l'être sur les $20,000,000.

M. BARKER : Je le comprends.

M. FITZPATRICK : Le paragraphe 22 du premier contrat stipule, entre autres choses, que la compagnie fournira un outillage de $20,000,000 dont $5,000,000 seront destinés à la division de l'est.

M. BARKER : Cela est évident. J'interprète cette clause de la même manière que le ministre de la Justice. Pourtant, je ferai observer que lorsqu'on aura affecté ces $5,000,000 de matériel roulant à la division de l'est, il n'en restera que $10,000,000 au lieu de $15,000,000 pour la division de l'ouest. Alors, le gouvernement ne pourra compter que sur la convention conclue avec le Grand-Tronc-Pacifique pour exiger que la compagnie fournisse les derniers $5,000,000 valant de matériel d'exploitation à la division de l'ouest. Il n'aura plus le cautionnement qui avait pour but d'assurer l'exécution de cette obligation. Je ne veux pas dire que cet inconvénient doit être fatal à la convention, mais il me semble que la compagnie aurait dû fournir une certaine garantie telle le dépôt d'une partie de son capital-actions. Cependant, quant à moi, je ne m'oppose pas à l'adoption de l'article tel quel.

M. R. L. BORDEN : Il y a ceci : en supposant, comme nous l'avons toujours fait, que l'autre partie manque à ses engagements, le gouvernement se trouverait dans l'embarras. Quel recours aurait-il si la compagnie ne fournissait pas les $5,000,000 de matériel roulant ? A quoi lui servirait-il de poursuivre la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique dont tout l'actif sera grevé par une première et par une deuxième hypothèques. En somme, autant vaut s'en rapporter au bon vouloir de la compagnie du soin de fournir ces $5,000,000 de matériel à la division de l'ouest.

Je voudrais que le ministre de la Justice nous apprenne comment on s'y prendra pour marquer les $5,000,000 de matériel d'exploitation.

M. FITZPATRICK : C'est une question d'administration des chemins de fer plutôt qu'une question d'interprétation de la loi. Cependant, j'imagine que pour le reconnaître on indiquera que ce matériel jusqu'à concurrence de $5,000,000 valant est destiné à la division de l'est. J'ignore quel est l'usage, mais je sais que, lorsque du matériel est loué, le locateur a le moyen de le marquer de manière à le reconnaître.

M. WILSON : Cela n'empêchera pas d'utiliser ce matériel sur n'importe quelle partie du chemin de fer ?

M. BARKER.

M. FITZPATRICK : Non.

M. WILSON : Alors, je me demande pourquoi indiquer qu'il est destiné à la division de l'est plutôt qu'à l'exploitation de tout le réseau.

M. FITZPATRICK: La compagnie exploitera la division de l'est en vertu d'un bail. Il est stipulé qu'elle mettra sur cette division du matériel roulant d'une valeur de $5,000,000 et marqué de manière à être reconnu afin que nous sachions que ce matériel est destiné à l'exploitation de cette division. Ce matériel fera partie de l'outillement de la section de l'est et, si la compagnie ne se conforme pas aux conditions du bail et si nous prenons possession de la division de l'est, le matériel ainsi marqué appartiendra, il va sans dire, à la division de l'est et fera partie de son outillage.

M. WILSON : Y a-t-il une stipulation relative à l'état du matériel roulant au cas où la division de l'est ne serait parachevée que plusieurs années après l'autre. Le matériel servira sur toutes les parties du réseau et quelle garantie a-t-on qu'il sera alors en aussi bon état qu'au moment de son acquisition ? Puisque la compagnie peut s'en servir sur tout le réseau, il pourra être usé et de peu de valeur.

M. FITZPATRICK: La clause du premier contrat destiné à obvier à cet inconvénient stipule que l'outillage sera du type moderne et de premier ordre. Elle se rapporte à l'époque où la compagnie sera tenue de remplir ses obligations. Quand la division de l'est passera entre les mains de la compagnie qui devra l'exploiter, cette dernière sera tenue en vertu de son bail, à fournir un matériel d'exploitation complet, moderne et de premier ordre.

M. WILSON : Je n'aime pas à différer d'opinion avec le ministre de la Justice, mais il me semble que cette obligation incombera à la compagnie à l'époque où ce matériel sera affecté à la division de l'est. Si le gouvernement permet à la compagnie de s'en servir, il pourrait subir la détérioration.

M. LENNOX : Dans l'article 22 du premier contrat il est stipulé que le matériel roulant destiné à la division de l'est sera en excellent état :

Et l'établissement primordial de matériel pour le chemin de fer une fois parachevé équivaudra au moins à la somme de vingt millions de dollars, dont une proportion de cinq millions au moins sera attribuée à l'outillement de la division de l'est et sera réputée faire partie de l'outillage de la division de l'est du chemin de fer et en faire partie pour ladite période de cinquante ans et devra servir pour compléter l'effectif de l'outillage y attaché, suivant la manière ordinaire des chemins de fer, durant la période de cinquante ans.

J'aimerais à savoir du ministre de la Justice s'il y a d'autres dispositions concernant le matériel roulant que celle que je viens de

citer. Cet article parle du renouvellement du matériel, mais il n'est pas dit expressément que ce matériel équivalant à $5,000,000 sera entretenu dans son état primitif.

L'honorable M. FITZPATRICK : Pour l'interprétation de cet article, il faut tenir compte de la dernière partie :

Une proportion de cinq millions de dollars, au moins sera attribuée à l'équipement de la division de l'est et sera réputée faire partie de l'équipement de la division de l'est du chemin de fer et en faire partie pour ladite période de cinquante ans et devra servir pour compléter l'effectif de l'équipement y attaché, suivant la manière ordinaire des chemins de fer durant la période de cinquante ans.

Cela n'impose-t-il pas à la compagnie l'obligation d'entretenir le matériel roulant en bon ordre, selon la coutume ordinaire des chemins de fer ? De plus, la clause 23 dit :

Le bail de ladite division de l'est devra contenir toutes les dispositions nécessaires et convenables exigées par le gouvernement pour garantir que durant toute la durée dudit bail, ladite division sera tenue en bon état d'entretien et d'exploitation; et qu'il y sera pourvu aux réparations et réfections et au renouvellement du matériel roulant et de l'outillage, de façon à maintenir ladite division, en tous points, au niveau de la situation économique des chemins de fer modernes et dirigés d'après les principes de notre temps, au fur et à mesure des progrès accomplis de jour en jour tant que durera ledit bail.

M. LENNOX : Je crains que cette clause ne soit pas suffisante. Il s'agit ici de l'affermage du chemin, mais je suppose le cas où il n'y aurait pas de bail, si par exemple, la division de l'ouest était achevée avant que la division de l'est, ou avant même que cette dernière fut commencée. Dans ce cas il n'y aurait pas d'affermage de la division de l'est et rien n'obligerait la compagnie à entretenir le matériel roulant dans son état primitif.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je suis d'accord avec l'honorable député sur ce point.

M. LENNOX : C'est un point qui vaut la peine d'être étudié. La partie de la clause 22, dont parle le ministre, se rapporte à l'attribution qui sera faite des $5,000,000 du matériel roulant :

—sera attribuée à l'outillement de la division de l'est et sera réputée faire partie de l'outillement de la division de l'est du chemin de fer et en faire partie pour ladite période de cinquante ans et devra servir pour compléter l'effectif de l'outillement y attaché, suivant la manière ordinaire des chemins de fer, durant la période de cinquante ans.

Cela n'améliore pas la position. Je considère que cette condition a été mise là plutôt pour protéger la compagnie. Il a été beaucoup question de louer du matériel, et je crois que cette dernière partie de l'article est là pour permettre à la compagnie de se conformer à la lettre du contrat sans acheter directement le matériel. Cela lui permettrait de le louer, comme cela se pratique ordinairement, pour une période de 50 ans. Le matériel pourra être échangé entre les deux divisions et pourra être employé à l'est et à l'ouest, sur toute la ligne, de temps à autre, selon les besoins, comme c'est la coutume sur les autres lignes, et cela pendant 50 ans. Je ne sais pas même si en vertu de l'article cité par l'honorable ministre, le gouvernement ne serait pas obligé de tenir en bon ordre le matériel roulant dont on n'aurait pas besoin sur la division de l'est. C'est ce qui pourrait arriver si les clauses n'avaient pas exactement la signification que leur donne le ministre de la Justice. Ce matériel marqué comme étant affecté à la division de l'est pourra être employé sur la division de l'ouest et perdre considérablement de sa valeur, non seulement par l'usure, mais aussi parce qu'au moment ou la division de l'est en aura besoin, il ne sera plus moderne.

L'honorable M. FITZPATRICK : Le premier contrat oblige la compagnie à utiliser la section de l'est de la manière la plus efficace et la plus moderne ; l'honorable député admet cela ?

M. LENNOX : Oui.

L'honorable M. FITZPATRICK : En quoi trouve-t-il que le contrat supplémentaire modifie le premier ? N'oublions pas que le premier contrat reste en vigueur, partout où il n'est pas modifié par le second. Il est vrai que les $5,000,000 de matériel, faisant partie des $15,000,000, seront employés sur la division de l'ouest tant que la division de l'est ne sera pas terminée, et durant cet intervalle, il y aura évidemment de l'usure et de la détérioration ; mais quand il s'agira d'utiliser la division de l'est, la compagnie devra le faire conformément aux conditions du bail. C'est à ce moment que le bail entre en vigueur, et l'obligation prise par la compagnie d'outiller le chemin convenablement devra être respectée ; le gouvernement verra à ce que le matériel roulant soit dans les conditions requises par le bail.

M. WILSON : Cette objection pourrait disparaître si le ministre de la Justice pouvait dire quand ces $5,000,000 de matériel roulant doivent être donnés en garantie pour la division de l'est. La compagnie est obligée de fournir ce matériel avant de pouvoir reprendre son dépôt de $5,000,000. Il n'y a pas de doute qu'elle se servira de ce matériel. Le gouvernement n'exigera pas qu'il soit mis en réserve et reste inactif.

L'honorable M. FITZPATRICK : Certainement que non.

M. WILSON : Alors, toute la question est de savoir quand la division de l'est prendra livraison de ce matériel. A mon sens, ça devrait être au moment où la compagnie reprendra son cautionnement. Il faudra alors

un autre arrangement, et le gouvernement aura à décider s'il y a lieu de faire payer par la compagnie la dépréciation causée au matériel roulant, par l'usage qu'elle en aura fait.

M. LENNOX : Je désire revenir sur ce que vient de dire l'honorable ministre de la Justice, avant cette remarque de mon honorable ami. Je ne suis pas prêt à contredire sa prétention que lorsque viendra le temps d'outiller la division de l'Est, le matériel devra être conforme aux exigences du premier contrat. Nous devons examiner toutes ces questions, comme le ferait un tribunal, en tenant compte de la teneur générale du contrat. Mais ce que je veux surtout faire ressortir, c'est que bien qu'il puisse être parfaitement vrai, que lorsque viendra le temps pour la Compagnie d'outiller la division de l'Est, les clauses du bail l'obligeront à se conformer aux stipulations du premier contrat qui exige pour $5,000,000 de matériel roulant, mais nous n'aurons plus pour cela que la promesse de la compagnie. Notre garantie n'existe plus ; nous nous en serons dessaisis en recevant pour $5,000,000 valant de matériel marqué et affecté à la division de l'est. Puis, quatre ou cinq ans plus tard, quand il faudra nécessairement outiller la division de l'est, nous aurons l'engagement de la compagnie de fournir à cette division pour $5,000,000 de matériel roulant, mais nous n'aurons rien pour garantir l'exécution de cette obligation, et nous devrons nous en rapporter aux engagements que la compagnie a contractés, en vertu du premier contrat modifié et du bail qu'elle aura signé.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je n'irai pas jusqu'à dire que la remise du dépôt ne diminuera pas notre garantie pour l'outillage de la division de l'est. Cette prétention serait absurde. J'admets franchement que, sous ce rapport, notre garantie est amoindrie. Je ne suis pas ici pour affirmer que le noir est blanc et que le blanc n'est pas une couleur. Mais le cas contre lequel l'honorable député veut nous mettre en garde ne peut pas se présenter. Après les promesses qui ont été faites, les engagements pris et les intérêts en jeu, il est impossible de supposer que le chemin jusqu'à Moncton ne sera pas achevé aussi tôt, sinon plus tôt que la division de l'ouest. En présence des assurances positives qui ont été données au parlement et au pays, je ne puis pas supposer cela. Je ne puis pas admettre la chose comme possible, puisque tout le projet tomberait à l'eau si nous n'avons pas le chemin de la division de l'est pour permettre au Grand Tronc de pénétrer dans l'ouest. Je dis de plus qu'il est impossible de supposer que le Grand Tronc aurait dans l'ouest une ligne allant de Winnipeg à l'océan Pacifique, sans raccordement avec son réseau d'Ontario. Cela n'est pas concevable. Puis, quand 1000 milles de chemin auront été construits à travers la partie septentrionale d'Ontario, pour effectuer un raccordement avec le réseau du Grand Tronc à North-Bay, le gouvernement ne pourra pas s'en tenir là. Il est possible que lorsque ce projet aura été mis à exécution, le gouvernement actuel ait partagé le sort de ses prédécesseurs, et ait été remplacé par un autre ; mais quand 1000 milles de chemin auront été construits dans le nord d'Ontario, il sera impossible, vu les conditions existantes, qu'un gouvernement, quel qu'il soit, renonce au prolongement de la voie jusqu'à Québec et Moncton.

M. NORTHRUP : Je partage l'opinion de l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) qui prétend que l'opposition n'a rien à gagner à discuter cet article du contrat. Mais il n'est pas hors de propos de faire remarquer qu'à propos de cette modification du premier contrat, le gouvernement suit absolument la même ligne de conduite qu'il a suivie au sujet de tous les articles du premier contrat et du contrat supplémentaire.

Le ministre de la Justice admet que dans ce cas-ci, il y a eu dans le premier contrat une omission qui opérait au détriment, non du pays, mais du Grand Tronc. La compagnie s'est alors adressée au gouvernement et lui a représenté que si le gouvernement ne construisait pas la division de l'est aussi rapidement que la division de l'ouest, il en résulterait un désavantage pour le Grand-Tronc-Pacifique. Le gouvernement était parfaitement excusable de réparer cette omission qui lui était signalée. Mais le gouvernement répare l'omission de telle manière que la garantie que nous avions est diminuée de $5,000,000, si la prétention émise par le ministre de la Justice quant à la propriété du matériel roulant, est bien fondée.

L'honorable M. FITZPATRICK : Il était impossible d'empêcher cela.

M. NORTHRUP : Ainsi le gouvernement a encore une fois négligé de protéger les intérêts du pays, bien que la concession demandée fusse entièrement favorable à la compagnie.

M. LENNOX : Avec l'assentiment du ministre de la Justice, j'aimerais à faire consigner dans les " Débats " la liste complète des modifications apportées au contrat. Je reconnais qu'il a expliqué franchement et clairement tous les changements apportés par le deuxième contrat, à l'exception d'un dont il n'a pas parlé, et sur lequel j'appelle son attention, pour constater si je l'interprète bien ou mal. A la fin de la première partie de l'article 2 du contrat supplémentaire il est dit :

Et la compagnie aura également le droit de faire inscrire la garantie du gouvernement au dos desdites obligations émises relativement à la division de l'ouest.

Ceci n'est que l'introduction, et dans ce qui suit je crois voir une modification du contrat dont il n'a pas été parlé :

Et, s'il est démontré d'une façon suffisante au gouvernement que la division de l'ouest sera

parachevée et outillée de matériel roulant d'une valeur de quinze millions de piastres ($15,000,000), avant que la construction de la division de l'est ne soit parachevée, et que la compagnie pourra, en y appliquant ledit dépôt, parachever ladite division de l'ouest et l'outiller de matériel roulant de la valeur susdite, et que ledit outillement sera ainsi fait, le gouvernement rendra ledit dépôt par tels versements dont il pourra être convenu de temps en temps.

D'après ce que je comprends, cet article a la même portée que celui du premier contrat—il n'y a que les chiffres de changés. Alors, sans dire si c'est bien ou mal, la position est celle-ci : Sans se conformer au premier contrat, ou à tout autre engagement, sans parachever la division de l'ouest, la compagnie peut obtenir main-levée du dépôt si elle peut démontrer au gouvernement qu'elle achèvera la division de l'ouest et l'outillera conformément aux stipulations du premier contrat et du contrat supplémentaire.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je ne le crois pas. L'honorable député veut-il avoir l'obligeance de relire l'article 13 du premier contrat? Je comprends que cet article veut dire que lorsque la division de l'ouest sera virtuellement parachevée et pourvue d'un matériel roulant de la valeur de $15,000,000, s'il est alors démontré, à la satisfaction du gouvernement, que le dépôt de $5,000,000, s'il était appliqué à la construction de la ligne et à l'achat du matériel roulant, suffirait pour compléter tous les travaux et fournir l'outillage, il pourra alors être remis, par tels versements que fixera le gouvernement. Mais cela ne pourra se faire qu'à la condition expresse que la division de l'ouest sera parachevée et pourvue d'un matériel de la valeur de $15,000,000.

M. OSLER : Il vaut peut-être aussi bien à présent que plus tard, demander au ministre de la Justice si l'on ajoutera un article stipulant que le matériel roulant ne devra être grevé d'aucune charge.

L'honorable M. FITZPATRICK : Cette question a été discutée l'an dernier et nous avons été d'opinion que le texte du contrat ne laissait subsister aucun doute sur ce point. A l'époque où le contrat a été fait, l'intention de tous les intéressés était que le matériel sera la propriété absolue de la compagnie, et la clause a été rédigée de manière à ne laisser subsister aucun doute à ce sujet. Je déclare positivement, en présence du premier ministre et au nom du gouvernement, que le matériel roulant devra être fourni dans les conditions qu'il plaira au gouvernement, et l'intention bien arrêtée du gouvernement est qu'aucun matériel roulant n'aura été fourni dans ces conditions s'il n'est pas entièrement libre de toute charge ou redevance de manière à ce qu'aux termes du contrat nous ayons une première hypothèque sur ce matériel.

M. OSLER : Dans ce cas, j'espère qu'on n'aura pas la moindre objection à ajouter quelques lignes à cet article, car le Grand-Tronc-Pacifique a fait savoir au gouvernement de la manière la plus formelle son intention de se procurer son matériel roulant par l'entremise d'un syndicat. Il n'y a apparemment pas de malentendu entre le gouvernement et la compagnie, et d'après l'interprétation que je donne au contrat, en me plaçant au point de vue canadien, je considère que le Grand-Tronc-Pacifique est parfaitement libre de se procurer ce matériel roulant en le louant d'un syndicat. Il ne peut pas y avoir de doute sur ce point, puisque la chose a été annoncée officiellement aux actionnaires, dans une assemblée publique. Le gouvernement ayant été ainsi averti par le gérant général du Grand Tronc que la compagnie se proposait d'emprunter d'un syndicat pour acheter son matériel et de donner ce matériel en nantissement pour en garantir le paiement, l'honorable ministre verra assurément à ce qu'il n'y ait pas de malentendu à ce sujet.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je ne crois pas qu'à l'assemblée de Londres, le gérant général se soit servi des expressions qui lui prête l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler). J'ai ici le compte rendu officiel de l'assemblée, qui contient, me dit-on, tout ce qui s'y est dit, et qui a été publié par la compagnie. Voici ce que dit le président au bas de la page 33.

Il ne craint pas d'affirmer que les engagements de la Compagnie du Grand Tronc représenteront 9 millions de livres sterling, dont trois millions pour les garanties, cinq millions pour le matériel roulant et un million pour le dépôt. Les trois millions de livres sterling, pour les garanties constituent certainement une servitude, et vont contribuer ; ainsi que je l'ai fait remarquer, à grossir le passif de la Compagnie du Grand Tronc. Quant aux cinq millins pour le matériel roulant,—il s'agit plutôt de trois millions,— le Grand Tronc n'a rien à faire avec cela. Ce matériel roulant sera fourni par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et ainsi que le directeur général va vous l'exposer, toutes les dispositions sont prises pour que ce soit un syndicat qui se charge de la chose.

Voilà les expressions qui ont été employées. Je dirai de plus que j'ai lu attentivement tout ce qui a été rapporté du discours de M. Hays, et j'ai constaté qu'il ne parle pas du tout de cela ; il ne corrobore pas les paroles du président. Je ferai observer qu'il n'y a rien d'incompatible entre ce que dit le président et ce que j'ai dit moi-même. La compagnie peut se procurer ce matériel roulant par l'entremise d'un syndicat. Le moyen que prendra la compagnie pour se procurer l'argent nécessaire à l'achat de ce matériel ne nous regarde pas. Tout ce que nous exigeons, c'est d'avoir sur ce matériel une première hypothèque, primant toute autre réclamation. C'est ce que stipule le contrat et c'est ce que nous exigerons.

M. OSLER : Il est important de bien s'entendre sur ce point, car pour quiconque con-

naît quelque chose en matière de chemin de fer, cette allusion à un syndicat a une signification bien claire. C'est ce moyen qu'emploient toutes les grandes compagnies pour prélever des capitaux. Il n'y a peut-être pas une seule compagnie de chemin de fer un peu importante, sur ce continent ou en Angleterre, qui n'y ait eu recours. Le matériel roulant est fourni par un syndicat, il est marqué de manière à en assurer l'identité, et en vertu du contrat passé entre les vendeurs et la compagnie, les paiements sont distribués sur une période de cinq à quinze ans, et tant que le dernier paiement n'est pas fait, le matériel reste la propriété du vendeur. Cela ne souffre pas de discussion, et ceux qui sont au courant des affaires de chemins de fer savent ce que le président du chemin de fer du Grand Tronc a voulu dire quand il a fait cette déclaration.

Je ne doute pas que l'intention du gouvernement est bien d'avoir sur cette ligne un matériel libre de toute charge ou redevance, mais maintenant qu'il a été averti des instructions de la compagnie, il ne pourra pas s'en plaindre, plus tard. Pourquoi ne pas ajouter une ligne ou deux à cet article, stipulant expressément que ce matériel roulant ne devra être grevé d'aucune charge ?

Ce matériel roulant sera fourni par la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique et ainsi que le gérant général va vous l'exposer, toutes les dispositions sont prises pour que ce soit un syndicat qui se charge de la chose.

Cette version est presque identique à celle que l'honorable ministre de la Justice vient de citer, et elle est prise au compte rendu *in extenso* de l'assemblée des actionnaires. Il ne peut pas y avoir le moindre doute que l'intention des directeurs du Grand-Tronc-Pacifique est de se procurer des capitaux pour l'achat du matériel roulant, en donnant une hypothèque sur ce même matériel, et s'il n'y a pas dans le contrat une clause bien formelle à cet effet, on peut être certain qu'à la prochaine session le Grand-Tronc-Pacifique viendra dire au parlement qu'il avait compris qu'il pouvait se procurer son matériel par l'entremise d'un syndicat, et qu'il est dans l'impossibilité de se procurer les $15,000,000 par aucun autre moyen. La compagnie aura épuisé tout son crédit et il lui sera tout à fait impossible de se procurer $15,000,000 ou même $500,000, et nous verrons alors les directeurs demander au parlement l'autorisation de recourir aux bons offices d'un syndicat. Le simple bon sens ne nous dit-il pas que le contrat devrait être rédigé de manière à empêcher toute cause de malentendu, et si le Grand-Tronc-Pacifique déclare qu'il ne peut pas se procurer le matériel roulant autrement, il vaut mieux régler la question immédiatement.

L'honorable M. FITZPATRICK : Cette question a été l'objet d'un débat intéressant, à la dernière session. J'ai alors expliqué l'interprétation que le gouvernement donnait au contrat. J'ai aussi fait connaître l'opinion des avocats qui avaient été chargés de le rédiger, ainsi que celle du sous-minstre de la Justice qui avait été consulté. Tout cela a eu lieu, l'an dernier, pendant que la Chambre était occupée à la ratification du contrat. Le Grand-Tronc-Pacifique a dû être suffisamment averti des intentions du gouvernement et de sa manière d'interpréter le contrat. Depuis, les actionnaires ont aussi discuté la même question et il en est résulté certaines modifications, mais malgré la discussion qui a eu lieu ici, malgré l'intention formellement exprimée du gouvernement, le Grand-Tronc-Pacifique n'a pas même songé à demander le moindre changement sur ce point. La question n'a même pas été soulevée. Pourquoi irions-nous nous créer des embarras inutilement ? Nous prétendons que le contrat est complet, que les stipulations en sont clairement définies et si mon honorable ami veut me faire l'honneur de m'écouter quelques instants, je vais lui expliquer la raison de cette attitude du gouvernement. L'article 11 du contrat dit :

La compagnie devra établir, construire et outiller ladite division de l'ouest, etc.

C'est le premier article dans lequel se rencontre le mot " outiller." Puis la clause 12 stipule que la compagnie fera un dépôt de $5,000,000 :

A titre de garantie pour assurer la construction de la division de l'ouest et le premier outillage de toute la voie ferrée.

L'article 13 stipule que le dépôt fait pour assurer la construction de la division de l'ouest et l'outillage de la voie, pourra être remis à la compagnie par versements, lesquels versements seront consacrés à l'achat du matériel roulant. Plus loin, à l'article 19, il est dit :

Afin de permettre au gouvernement de déterminer le coût de la construction dudit chemin de fer ou d'une partie quelconque d'icelui, ou le coût de l'outillage fourni.

Cela s'applique-t-il à du matériel loué ? Nous avons le droit de faire l'inspection des livres de comptes de la compagnie pour nous assurer si le matériel fourni est bien de la valeur stipulée au contrat—$20,000,000. Si nous avons le droit de vérifier la valeur du matériel, cela veut-il dire que nous examinerons à quel titre la compagnie possède ce matériel ? L'article 22 stipule :

La compagnie sera tenue d'outiller des deux divisions de ladite ligne de chemin de fer de tout le matériel roulant convenable et amplement suffisant pour l'exploitation efficace et les opérations du trafic se rapportant à tout les transports, à la satisfaction du gouvernement.

Voici un passage important :

—et l'établissement primordial de matériel pour le chemin de fer une fois parachevé équivaudra au moins à la somme de vingt millions de dollars.

Ainsi, nous avons d'abord le droit de nous enquérir du coût du matériel et ensuite nous stipulons que la valeur de ce matériel rou-

lant sera de $20,000,000. Et encore à l'article 23——

M. R. L. BORDEN : Avant d'aller plus loin, l'honorable ministre me permettra une question, car je n'ai pas bien saisi son raisonnement, ou plutôt, je ne partage pas son opinion sur ce point. Prétend-il que le mot " outiller " implique la propriété absolue, ou que le mot " valeur ", dans le contrat, signifie aussi un titre absolu ? Voici ce que je veux dire : s'il était stipulé qu'une maison devra être pourvue de meubles d'une valeur de $5,000, ou si je m'engageais à y mettre des meubles pour une valeur de $5,000, cela voudrait-il nécessairement dire que j'en suis le propriétaire ? Je ne le crois pas.

L'honorable M. FITZPATRICK : Certainement que non. L'honorable député a raison. Je n'ai jamais prétendu que l'obligation d'outiller impliquait celle d'être propriétaire du matériel, mais je dis que pour interpréter ce contrat il faut en prendre toutes les dispositions et les interpréter de manière à déterminer le sens de chaque phrase, de chaque expression. L'article 23 dit :

Le bail de ladite division de l'est devra contenir toutes les dispositions nécessaires et convenables exigées par le gouvernement pour garantir que durant toutes la durée dudit bail, ladite division sera tenue en bon état d'entretien et d'exploitation ; et qu'il y sera pourvu aux réparations et réfections et au renouvellement du matériel roulant et de l'outillage.

Est-ce un bail de 50 ans de ce matériel roulant que la compagnie nous donnera ? Pourrait-elle nous donner un matériel loué ? Cela serait-il conforme aux stipulatios du contrat ? Nous avons encore plus que cela. L'article 34 dit :

En autant que les obligations à être garanties par le gouvernement n'ont trait qu'à une partie du coût de la construction de la division de l'ouest, la compagnie par les présentes s'engage à faire garantir ses obligations par la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc du Canada pour la différence restant sur le montant requis pour la construction de ladite division de l'ouest.

Les mots qui suivent sont importants.

—à l'exception desdits vingt millions de dollars requis pour l'outillage primordial.

Le chemin de fer Grand Tronc est obligé de garantir les obligations nécessaires pour construire le chemin, non compris le matériel roulant. Cela suppose-t-il un bail ? Du matériel loué remplirait-il cette condition du contrat ? En plus de tout ce qui précède, il y a encore l'article 35, un des plus importants du contrat, dans lequel il est dit :

Pour les fins déterminées ci-après dans le présent article, la compagnie pourra et devra créer des hypothèques à des fidéicommissaires ainsi qu'il suit :—

(a) Une hypothèque qui constituera une première charge sur le chemin de fer, l'entreprise, le matériel et les propriétés—

Si ce matériel roulant n'était que loué à la compagnie et s'il restait la propriété du locateur jusqu'à la pleine exécution des stipulations du bail, comment la compagnie pourait-elle nous donner sur ce matériel roulant une hypothèque qui constituera une première charge ? Les mots " première charge " n'impliquent-ils pas une charge qui prime toutes les autres, même celles qui pourraient résulter d'un bail ? L'article 37, relative à l'achat du matériel, dit :

La compagnie devra acheter tous les matériaux et toutes les fournitures nécessaires à la construction de la division de l'ouest et à l'outillement de ladite ligne tout entière du chemin de fer, de producteurs canadiens.

Cette disposition impose à la compagnie l'obligation d'acheter son matériel roulant de producteurs canadiens. Ce que je tiens à faire ressortir dans le moment, ce n'est pas que le matériel devra être de provenance canadienne, mais qu'il devra être acheté, et non loué.

M. OSLER : S'il s'agissait d'une transaction ordinaire entre particuliers et entraînant une responsabilité personnelle, personne ne voudrait s'opposer à l'insertion d'une disposition destinée à faire disparaître tout doute quant à la signification du contrat. L'honorable ministre de la Justice vient d'argumenter comme il l'aurait fait devant un tribunal, mais les opinions qui m'ont été fournies l'an dernier par des avocats éminents sur la signification de ce contrat ne s'accordent pas autant avec l'interprétation qu'il vient de nous en donner. Je ne prétends pas savoir comment un tribunal l'interprêterait, mais je sais qu'entre deux particuliers, on ne permettrait pas de laisser subsister un doute, après qu'il aurait été signalé. Il ne peut y avoir d'objection sérieuse à ajouter une ligne ou deux pour faire disparaître toute équivoque, pour empêcher qu'il puisse y avoir deux opinions, pour que tout le monde soit d'accord sur sa signification. Tant que le gouvernement ne consentira pas à cela, il faudra en conclure qu'il veut permettre au Grand-Tronc-Pacifique de profiter de cette échappatoire.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je ne discuterai pas la question davantage, mais après ce que vient de dire un honorable député occupant une position si en vue dans les cercles financiers de Toronto, je me crois tenu d'ajouter que ce n'est pas l'opinion du gouvernement, que ce n'est pas son intention et je ne crois pas qu'il soit possible, par un moyen quelconque, d'interpréter le contrat dans ce sens.

M. NORTHRUP : Bien que l'interprétation donnée par le gouvernement ait son importance, il n'en est pas moins vrai qu'en fin de compte, s'il y a divergence d'opinion entre le gouvernement et la compagnie, ce sont les tribunaux qui auront à décider. Or, les gouvernements changent, et même si le gouvernement actuel était encore au pouvoir à cette époque, ce n'est pas à lui que serait laissée l'interprétation définitive du contrat.

Ce sont les tribunaux qui devront décider en dernier ressort. L'an dernier le gouvernement exposa sa manière de voir et l'opposition la combattit de toutes ses forces ; le gouvernement se procura au dehors des opinions d'hommes éminents pour appuyer son attitude et l'opposition en produisit d'autres non moins recommandables et dans un sens tout opposé ; il me semble que cela aurait dû suffire pour amener le gouvernement à ne pas vouloir courir le risque, dans un cas aussi douteux.

L'honorable ministre dit qu'il a donné l'an dernier l'opinion de certains avocats. Dans le moment je ne me rappelle pas exactement le texte de ces opinions, mais le ministre de l'Intérieur, dans le discours qu'il a prononcé cette année, a donné l'opinion de M. Sheppard, de Toronto. C'est un avocat dont l'opinion a beaucoup de poids et dont il faut assurément tenir compte, mais elle roule sur une question tout à fait étrangère à celle qui nous occupait alors et qui nous occupe aujourd'hui.

L'unique argument du ministre de la Justice roule sur le mot "outiller." Si le mot "outiller" implique l'achat, il n'y a pas le moindre doute qu'il a raison, mais si "outiller" n'implique pas l'achat, la partie du contrat qu'il a citée ne s'applique pas à la question du tout. Il n'a pas cité l'article 15, et je maintiens qu'il est impossible de donner une interprétation raisonnée du mot "outiller" sans lire cet article. Entre autres choses, cet article pourvoit au paiement du loyer du matériel roulant loué pour l'usage de la division de l'est.

Quand on voit dans cet article une disposition relative au loyer du matériel roulant, il n'est pas permis de prétendre que personne n'a jamais eu l'intention de louer du matériel.

L'article 35 qui concerne l'hypothèque, n'oblige pas la compagnie à posséder aucun matériel roulant. A moins qu'il y ait dans le contrat une autre stipulation qui l'oblige à l'acheter, il n'y a rien dans cet article qui l'oblige à être propriétaire de ce matériel roulant. L'article dit simplement que la compagnie donnera une hypothèque sur tout ce qu'elle possède. Si elle ne possède pas de matériel roulant, elle ne pourra pas l'hypothéquer. Si elle en achète, il sera hypothéqué aux termes de cet article, mais s'il n'y a pas une autre clause l'obligeant à devenir propriétaire du matériel roulant, il n'y a rien dans le contrat pour arriver à une autre conclusion que celle que nous défendons.

Quant à l'article 37, au sujet de l'achat de matériel au Canada, nous savons tous qu'elle avait pour objet de protéger les manufacturiers et producteurs canadiens, mais cela ne nous dit pas ce que la compagnie est requise d'acheter. Je prétends qu'eu égard aux opinions diverses professées parmi les avocats faisant partie de cette Chambre, et si l'on considère que des jurisconsultes éminents se sont déjà rangés à notre avis ; si l'on considère aussi que le président du Grand Tronc a déjà exprimé la même opinion que celle que nous avions émise l'année dernière en cette Chambre, je prétends, dis-je, qu'on ne devrait pas avoir la moindre objection à ce que le ministre de la Justice introduise une stipulation définissant exactement ce qu'on doit entendre par "matériel d'exploitation," et faisant disparaître toute ambiguïté à cet égard. Si le président du Grand Tronc s'est trompé à ce sujet, cela ne pourrait faire de tort à personne ; et d'un autre côté, si c'est le ministre de la Justice qui est dans le tort—personne n'est infaillible—nous nous trouverions épargner de longues et dispendieuses contestations, dès le début de l'affaire.

L'honorable M. FITZPATRICK : On doit s'attendre naturellement à ce que les hommes de loi aient des interprétations différentes à faire valoir, car quelques-uns seront intéressés à critiquer un contrat et d'autres à le maintenir. Mon honorable ami (M. Northrup) a dit que l'opinion de M. Shepley importait ici fort peu, et je crois que cela l'a ici entraîné à un dithyrambe poétique au sujet des fleurs qui s'ouvrent au printemps. Laissez-moi ici donner lecture de cette opinion de M. Shepley, exprimée le 8 avril 1904 :

Le 14 août dernier, vous m'avez télégraphié ce qui suit :—

Examinez dispositions du contrat entre le gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique et dites-nous si les dispositions concernant le matériel d'exploitation du chemin de fer se trouveraient être observées si la compagnie fournissait du matériel roulant ne lui appartenant pas, mais loué pour ces fins. Examinez articles 22 et 33(a).

Je n'étais pas alors à Toronto, mais à Sainte-Catherine, et c'est là qu'on m'a communiqué votre dépêche. Le même jour, je vous ai télégraphié de Sainte-Catherine ainsi qu'il suit:

Examen fait des articles 11, 12, 14, 19, 22, 23, 35(a) et 35(c), tel que publié dans le "Globe" du 31 juillet et du 1er août, j'ai lieu de croire que la compagnie ne se conformerait pas par là aux termes du contrat.

Le lendemain, je vous ai écrit de Sainte-Catherine une lettre dont voici la copie :

Votre télégramme m'a été envoyé ici hier après-midi et après de longues recherches j'ai réussi à trouver le numéro du "Globe" contenant le contrat intervenu entre Sa Majesté et les représentants du Grand-Tronc-Pacifique. J'ai immédiatement transmis à Toronto par téléphone le texte d'une dépêche qui a dû être envoyée hier soir.

Aujourd'hui, nous vous avons envoyé votre lettre avec les pièces annexées. Après y avoir réfléchi de nouveau, je suis porté à croire que l'avis exprimé dans mon télégramme d'hier soir était le bon. Si l'on considère de près les dispositions du contrat dont parle mon télégramme, je ne vois pas comment il est possible de prétendre que la location de matériel roulant comporterait la signification attachée dans le contrat au mot "outillement." On a dû vouloir dire par là—et cette intention est, je crois, suffisamment exprimé—que le matériel roulant devra être la propriété de la compagnie, en ce sens que la première hypothèque visée par l'article 35 (a) et l'hypothèque visée par l'arti-

cle 35 (c) ne pourront s'appliquer qu'à un titre de propriété parfaitement liquide possédé par la compagnie.

Je puis ajouter aux articles mentionnés dans mon télégramme l'article 11 de l'Acte d'incorporation à l'appui de l'opinion que j'ai formulée.

Outre M. Shepley, j'ai aussi consulté M. Chrysler, qui a confirmé et approuvé l'avis de M. Shepley. Alors, pour ma propre satisfaction personnelle (mon sous-ministre étant absent quand le contrat a été rédigé), j'ai consulté M. Gormully, l'avocat de la Banque de Montréal, et qui est un homme dont la réputation en ces matières ne le cède à aucun autre dans le pays. M. Gormully a aussi confirmé l'avis de M. Shepley. C'était aussi là, ainsi que je l'ai dit l'année dernière, l'avis de mon sous-ministre, M. Newcombe. Il me serait inutile de vous lire l'opinion qu'il a alors exprimée, mais laissez-moi vous en donner ce court extrait :

On ne peut pas dire que la ligne soit réellement pourvue, selon l'interprétation qu'il faut donner à la loi, d'un matériel roulant " convenable et amplement suffisant pour un service satisfaisant et la manipulation de toutes les catégories de marchandises " quand le seul titre que la compagnie possède est un intérêt en vertu d'un bail ou une faculté de rachat qui peut prendre fin ou être annulée à tout moment.

Je vous lis tout cela maintenant, tout simplement à cause des opinions exprimées par mon honorable ami (M. Northrup). Je crois qu'il ne serait que juste que mon honorable ami traite cette question en prenant pour point de départ que tout cela a été dit l'année dernière avant que le contrat eût été soumis à l'approbation des actionnaires du Grand Tronc à l'assemblée qui s'est tenue à Londres, et avant qu'on eût parlé d'aucun amendement. La Compagnie du Grand Tronc n'a jamais émis le moindre doute à ce sujet; elle ne nous a jamais demandé de modifier le contrat à cet égard, et, cela étant, je ne puis pas comprendre comment cette compagnie pourrait soutenir de bonne foi que l'interprétation à donner à cet arrangement pourrait prêter à l'équivoque.

M. R. L. BORDEN : Il semble que l'attention de ces messieurs qui ont émis des opinions légales ne se soit pas portée sur l'article 14 du contrat original, disposition qui est absolument contraire à l'opinion qu'on vient de lire, ainsi que je vais le démontrer. Le mot " outillement ", s'il faut s'en rapporter à cette opinion, paraît être l'équivalent de propriété absolue du matériel roulant mis sur le chemin, mais il suffit de se reporter à la clause 14 du contrat pour se convaincre que ce mot "outillement" ne peut pas être employé en ce sens. Je serais reconnaissant au ministre de la Justice de vouloir bien me communiquer tout cela, car on doit comprendre qu'il est impossible de savoir exactement à quoi s'en tenir à une simple lecture. La clause 14 est très spécifique :

14. Pour les fins du présent contrat, l'expression " frais généraux " quand elle s'applique à la division de l'est du chemin de fer, se lit et s'entend de tous les frais d'entretien de ladite division, et des gares, constructions, ouvrages et installations en dépendant et du matériel roulant ou d'autre nature, ainsi que de l'outillage mobilier servant à l'exploitation de ladite division, et de tous loyers, taxes et redevances annuels que doit payer la compagnie pour des biens par elle pris à bail ou possédés à l'égard de ladite division de l'est (à l'exception du loyer qu'elle est tenue de payer pour la location de quelque ligne distincte de la sienne) ou pour l'usage moyennant rémunération de matériel roulant par elle loué pour faire partie de l'outillage de ladite division de l'est.

Si cela ne veut pas dire que, dans certaines circonstances et dans certaines conditions, l'outillage de la division de l'est sera pris à bail et non absolument possédé en propre, j'avoue ne pas comprendre la signification qu'on doit attacher aux mots.

L'honorable M. FITZPATRICK : Mon intention était bien de soulever cette question avant le vote final de ce projet. Je n'ai pas d'objection à la laisser en suspens. Nous pourrons y revenir par la suite.

M. R. L. BORDEN : L'opinion de M. Shepley, citée par le ministre de l'Intérieur, ne m'a pas appris grand'chose. Autant que je puis voir, il s'agit ici d'une opinion transmise par télégraphe, car des mots ont été omis qui rendent tout cela difficile à comprendre à moins d'avoir sous les yeux le texte des demandes soumises à M. Shepley. L'autre opinion soumise aujourd'hui par le ministre de la Justice est une opinion par écrit, et cela va naturellement nous servir à comprendre ce que M. Shepley a voulu dire. Quant à la critique qu'on doit faire de ces opinions, je préfère attendre, car je suis entièrement de l'avis du ministre de la Justice qu'il est toujours imprudent de se hâter de trouver à reprendre à un statut ou à des opinions non verbales exprimées par des hommes de loi. Pour ce qui est de la dernière opinion qu'on nous a citée, je crois pouvoir dire que le savant avocat qui s'est ainsi exprimé ne devait pas alors avoir sous les yeux cet article 14 de l'acte, bien qu'il soit possible que j'en arrive à un avis différent quand j'aurai mieux étudié tout cela. Mon honorable ami le ministre de la Justice n'a pas dû, sans doute, oublier que mon honorable ami le député de Montmorency (M. Casgrain) a déjà traité ce sujet à fond, quand il a soulevé la question des frais d'exploitation, bien qu'il se soit placé alors à un point de vue quelque peu différent et qu'il se soit alors proposé un autre objet.

L'honorable M. FITZPATRICK : Cet article 14 ne m'a pas échappé, et je suis sûr aussi qu'il n'a pas échappé à M. Shepley, au cours de l'entretien que j'ai eu avec lui, bien qu'il soit possible qu'il n'y fasse aucune allusion. Ainsi, le matériel d'exploitation de cette partie du chemin, jusqu'à concurrence de $5,000,000, doit appartenir en propre à la compagnie, mais toute autre partie du ma-

tériel pourra être prise à bail. Notre garantie est limitée à $5,000,000, et ce n'est qu'à ce sujet que j'ai posé la question.

M. R. L. BORDEN : Si j'avais eu à émettre l'avis qu'on a demandé à ces honorables messieurs, pour lesquels je professe le plus entier respect, l'une des premières choses à laquelle je me serais attaché aurait été cet article 14.

L'honorable M. FITZPATRICK : M. Shepley a lui-même rédigé le contrat pour le gouvernement.

M. OSLER : Alors, naturellement, il doit tenir mordicus à son propre contrat. Quel beau procès en perspective je vois d'ici ! Quand il aurait suffi de deux pauvres petites lignes pour mettre tout cela à clair, le ministre de la Justice préfère laisser la porte ouverte à de grosses poursuites. N'est-il pas absolument absurde de persister à laisser planer l'équivoque quand il suffirait de quelques mots pour rendre tout cela parfaitement clair ?

M. LENNOX : Pour en venir au contre-amendement de l'article 13 du contrat original, le ministre de la Justice a fait remarquer que, tel qu'il comprenait le contrat, cet article ne s'applique qu'au cas où il suffirait de $5,000,000 pour compléter l'outillage du chemin. Je désire ici vous faire observer que cela donne à la compagnie une très grande latitude. Bien que l'interprétation donnée par le ministre de la Justice à cet article 13 du contrat original puisse paraître ici parfaitement compréhensible, il n'en est pas de même pour ce qui est de l'article qui nous est aujourd'hui soumis en amendement. L'article 13 du premier contrat dit :

Pourvu, seulement, que quand il sera démontré d'une façon suffisante, au gré du gouvernement, que cette demande permettra de compléter la construction et l'outillement.

Je suppose qu'on veut ici parler de la demande pour les $5,000,000. Mais il est malheureux, bien qu'il n'y ait là probablement aucune fatalité, qu'on n'ait pas employé les mêmes termes dans le contrat amendé ; et je remarque que ce système prévaut aussi dans les autres parties du contrat. Par exemple, dans l'article 1er du contrat amendé, on emploie une tournure différente de celle du contrat original ; et chaque fois que cela a lieu, nous nous exposons, ainsi que l'a fait observer l'honorable député de Toronto (M. Osler) à avoir des démêlés en justice. Si l'honorable ministre veut bien se reporter au texte de l'amendement contenant la même contre-disposition, il s'apercevra que ce texte diffère de celui de l'article original, et qu'il n'est pas aussi clair. Mais, même en admettant que les choses soient telles que le dit le ministre, je désire attirer l'attention sur ce qu'il a dit cet après-midi dès les premières remarques soumises à la Chambre. Nous donnons ici encore plus de latitude à la compagnie et ausitôt qu'elle en sera arrivée aux $15,000,000 du contrat, et en admettant qu'elle ait fourni un matériel d'exploitation de $10,000,000, elle peut être déchargée de toute cette responsabilité. Mais il y a encore plus. Il est possible que nous nous trouvions avoir un matériel détérioré, quand il s'agira de faire exécuter le bail au sujet de la division de l'est. Ainsi donc, bien que le gouvernement ait le droit de forcer la compagnie à munir la division de l'est de $5,000,000 de matériel roulant, et de considérer ce matériel comme appartenant en propre à cette division, aussitôt que la compagnie aura obtenu mainlevée sur son dépôt, elle pourra continuer à se servir de ce matériel roulant sur la division de l'ouest, jusqu'à ce que la division de l'est soit prête, et alors ce matériel subira nécessairement une dépréciation.

Il faudra nécessairement suppléer à cette dépréciation, et la seule garantie que nous ayons ici est non pas un dépôt d'argent, mais la bonne foi de la compagnie. Voilà le côté légal de la question. Laissez-moi vous dire que je ne partage pas l'avis de mon honorable ami de Hastings-est que cette concession est raisonnable, étant donné toutes les circonstances. Je n'y vois là qu'une nouvelle preuve que chaque concession est en faveur de la compagnie, et qu'il n'y en a pas une qui soit à l'avantage du pays.

M. BARKER : Je suppose que l'article 2 ne doit pas être considéré comme finalement adopté ou approuvé, tant que cette question d'interprétation restera à l'étude. Si j'ai bien compris le ministre de la Justice, je crois qu'il a dit qu'il se réservait d'étudier les points en discussion.

M. FITZPATRICK : Je ne considère pas comme close la question du matériel roulant, mais je demanderai, cependant, de laisser passer cet article, et quand tout sera fini en comité nous demanderons au comité de suspendre ses délibérations, et nous reprendrons toute cette discussion.

L'article est adopté.

A l'article 3 :

3. En attendant l'achèvement par le gouvernement de la division de l'est, la compagnie aura le droit de louer des commissaires qui seront nommés en vertu dudit acte, et de mettre en service telles parties de ladite division de l'est qui auront pu de temps à autre se trouver achevées, mais aux termes et conditions dont pourront convenir ensemble et la compagnie et les commisaires; lesquels termes ne devront pas être plus onéreux que ceux de l'affermage de la division entière prévu par ledit contrat, sauf, pour ce qui peut être requis pour donner effet au droit prépondérant desdits commissaires dont suit immédiatement l'énonciation, et sauf aussi le droit prépondérant desdits commissaires de se servir desdites parties achevées, sans avoir à payer aucunes taxes ou autre rémunération pour cet emploi, aux fins qu'ils pourront juger nécessaires et utiles pour l'exécution de l'objet de leur commission.

M. FITZPATRICK : L'article 9 de l'Acte relatif à la construction du chemin de fer National Transcontinental traite de l'exploitation de la division de l'est jusqu'à la fin des travaux. Cet article se lit comme suit :

La construction de la division de l'est et l'exploitation de cette division jusqu'à la fin des travaux et jusqu'à ce qu'elle soit louée à la compagnie, conformément aux dispositions du contrat, seront sous la direction et la gestion de trois commissaires.

L'objet de l'amendement est de voir à ce que le gouvernement, en attendant le parachèvement de la division de l'est, et à mesure que chaque section sera terminée, ait le droit de louer chaque section à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

M. CLARKE : Le Grand-Tronc-Pacifique est-il obligé de prendre la section ?

M. FITZPATRICK : Il n'y est pas obligé, mais il a le droit de la prendre à bail. D'après l'Acte relatif à la construction du chemin de fer National Transcontinental, on voit que la division de l'est, jusqu'à parachèvement doit être exploitée par les commissaires. On veut ici pouvoir permettre au Grand-Tronc-Pacifique de louer des commissaires telles parties du chemin qui seront terminées.

M. CLARKE : La compagnie est libre de louer ou de ne pas louer, n'est-ce pas ?

M. FITZPATRICK : Elle a cette liberté, tant que le chemin ne sera pas achevé. L'obligation de louer n'entre en vigueur que quand le chemin sera entièrement terminé.

M. BARKER : Les commissaires ont ici le droit de louer telles parties de la division de l'est qui pourront être terminées à de certains intervalles, en attendant le parachèvement de toute la division. Je crois que tout le monde admettra que la première section de l'est qui sera terminée devra être celle entre Winnipeg et la jonction de l'embranchement de North-Bay. Il y a deux points où des jonctions peuvent être faites. Quand la ligne aura été construite de Winnipeg à l'est, le Grand Tronc construira tout d'abord un embranchement de quelque 300 milles pour arriver au lac Supérieur. La ligne principale se rendra alors plus à l'est jusqu'à ce qu'elle rejoigne un embranchement descendant vers North-Bay. Chacun sait qu'il ne peut y avoir aucun doute que c'est là la partie de la division de l'est qui sera terminée la première. En fait, c'est là la partie qui devra être terminée la première si l'on veut que la division des prairies puisse être de quelque utilité au Grand-Tronc-Pacifique ou au Grand Tronc.

M. FIELDING : Comment mon honorable ami sait-il que cette section sera terminée la première ?

M. BARKER : Parce que cela doit être, afin que le Grand-Tronc-Pacifique puisse arriver à la division des prairies. Si la jonction entre Winnipeg et le lac Supérieur et la jonction entre Winnipeg et l'embranchement de North-Bay ne sont pas effectuées au plus tôt, cette division des prairies ne présentera aucune utilité parce que le Grand Tronc n'aurait alors aucun raccordement avec l'ouest.

M. FIELDING : Pourquoi ne pas pousser en même temps la construction de la ligne dans la direction de l'est ?

M. BARKER : La première section terminée sera celle dont je viens de parler.

M. FIELDING : Nous n'admettons par cela.

M. BARKER : J'en suis absolument sûr. Je ne crois pas que personne ici puisse mettre cela en doute, si ce n'est peut-être le ministre des Finances, et encore je ne le crois pas sincère. Cependant, puisqu'il l'affirme, je veux bien l'admettre.

M. FIELDING : Mon honorable ami a-t-il parlé des embranchements ?

M. BARKER : J'ai parlé de la ligne jusqu'aux points de jonction avec les embranchements.

M. FIELDING : Mon honorable ami veut parler de la ligne principale du gouvernement.

M. BARKER : Je parle de la ligne-mère depuis Winnipeg jusqu'au point de jonction, d'abord avec l'embranchement du lac Supérieur, puis plus à l'est avec l'embranchement de North-Bay. Je dis qu'il faut que ces deux sections de la ligne du gouvernement soient nécessairement terminées——

L'honorable M. FITZPATRICK : Il est possible qu'il y ait ici un malentendu. Mon honorable ami parle de deux lignes, dont l'une est l'embranchement se dirigeant vers Port-Arthur et l'autre la ligne du gouvernement faisant un circuit à partir de Winnipeg pour se raccorder avec North-Bay.

M. BARKER : Le ministre de la Justice ne m'a pas tout à fait compris. La ligne du gouvernement appelée la division de l'est, se dirige à l'est en partant du lac Winnipeg jusqu'au lac Abbitibi, distant d'environ 300 milles. Cette ligne rejoindra l'embranchement que le Grand-Tronc-Pacifique projette de construire jusqu'au lac Supérieur. Puis, après un parcours de 500 ou 600 milles, le chemin rejoindra l'embranchement conduisant à North-Bay. Ces deux embranchements se raccordant à la ligne-mère vont donner au Grand Tronc précisément ce qu'on voulait dès l'origine, c'est-à-dire un raccordement avec le lac Supérieur et avec North-Bay. Maintenant, tant que cette section ne sera pas terminée, la division des prairies n'offrira presque aucune utilité au Grand Tronc.

L'honorable M. FITZPATRICK : Quelle sera la distance, depuis le point de jonction

avec l'embranchement de North-Bay jusqu'à Toronto?

M. BARKER : Quelque chose comme 370 ou 400 milles.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je crois que ce sera plutôt 500 milles.

M. BARKER : Cela dépend, ainsi que l'honorable député de Elgin-est l'a fait remarquer hier, du tracé qui sera adopté pour cette ligne. Il n'y a aucun doute que le Grand Tronc verra à ce que ce tracé soit surtout à son avantage. Le gouvernement permet au Grand Tronc de faire le tracé, et plus le Grand Tronc se rapprochera de North-Bay mieux ce sera pour cette compagnie, mais peut-être cela serait-il au désavantage du gouvernement. Le Grand Tronc pourrait même aller jusqu'à faire passer le chemin à travers un pays très difficile, afin de se rapprocher le plus possible de North-Bay. Mais je n'en suis pas là-dessus. Ce dont je parle. c'est de la ligne qui va de Winnipeg jusqu'au point de jonction avec l'embranchement de North-Bay. Afin de faire arriver jusqu'à l'est le trafic de la région des prairies, il n'y a aucun doute que ce sera la première section qui sera terminée. Il ne pourrait y avoir aucune raison d'en agir autrement. Et cependant, ce contrat supplémentaire pourvoit à ce qu'une partie soit construite avant l'autre. Maintenant, où en serons-nous quand cette section sera terminée? Les commissaires pourront alors louer ces 800 ou 900 milles de la ligne-mère, que le Grand Tronc était disposé à construire lui-même—il avait demandé une charte pour l'autoriser à entreprendre cette construction——

L'honorable M. FITZPATRICK : Ce n'était pas le Grand Tronc.

M. BARKER : Sans doute, c'était le Grand-Tronc-Pacifique. Mais tous ceux qui étaient intéressés dans la charte du Grand-Tronc-Pacifique appartenaient à la Compagnie du Grand Tronc. On avait tout simplement ajouté le mot "Pacifique." Le Grand-Tronc-Pacifique était consentant à construire cette partie du chemin. Maintenant, voici que le gouvernement a entrepris de le construire, et on a donné à ces commissaires l'autorisation de le louer au Grand Tronc jusqu'au parachèvement des 1,900 milles jusqu'à Moncton. Et à quelles conditions ? A des conditions qui ne seront pas plus onéreuses que les conditions pour toute la division de l'est quand elle sera terminée, et les conditions auxquelles ce louage doit être effectué, sont que pas un seul sou ne sera payé au gouvernement durant sept ans——

M. McCREARY : L'honorable député veut-il dire que le Grand Tronc aurait construit cette ligne à partir de North-Bay, sans l'aide du gouvernement, si on l'avait laissé faire?

M. BARKER : C'est là une autre question.

M. McCREARY : Où est la différence?

M. BARKER : Je répète que le Grand-Tronc-Pacifique a demandé une charte, à la dernière session, afin de construire un chemin de Winnipeg à North-Bay. La compagnie a laissé entendre qu'elle allait demander une subvention, et je suppose qu'elle l'aurait fait. Mais laissez-moi vous dire ceci : si le Grand-Tronc-Pacifique avait été laissé libre de pousser les travaux, d'après la charte projetée lui permettant de construire un chemin de fer de l'océan Pacifique à North-Bay, il n'aurait jamais compté sur une subvention aussi considérable que celle que le gouvernement accorde présentement pour cette division de l'ouest. Quelqu'un peut-il supposer que si on avait permis au Grand Tronc d'aller de l'avant l'année dernière, cette compagnie se serait présentée devant ce parlement et aurait compté sur la garantie de l'Etat pour le service pendant sept ans de l'intérêt des capitaux engagés dans la construction ? Personne n'a jamais entendu parler qu'une compagnie ait jamais cherché à obtenir pareille chose.

Aurait-elle pu vraiment s'attendre à ce que l'Etat lui garantirait 75 pour cent des frais de construction? Pareille chose s'est-elle jamais vue ? Mais les conditions accordées pour la division de l'ouest seulement dépassent en libéralité toutes celles auxquelles on aurait pu s'attendre pour toute la distance jusqu'à North-Bay. Cela ne peut faire aucun doute. On ne pourrait pas dire que pareille subvention ait jamais été accordé à aucune autre compagnie. Mackenzie et Mann, ou le Canadian Northern, ou quelque soit le nom sous lequel on désigne ces compagnies, n'ont jamais obtenu de semblables concessions. Le Grand Tronc ne pouvait pas s'attendre à obtenir du parlement les concessions que leur accorde ce contrat ; et je répète que, par conséquent, cette compagnie était prête à construire elle-même cette section.

Et qu'est-il résulté de tout cela ? Les commissaires peuvent remettre cette section au Grand Tronc pour toute la période de temps entre son parachèvement et le parachèvement de toute la division de l'est, en ne demandant pour cela ni intérêt ni loyer ; et quand le bail principal entrera en vigueur, la compagnie pourra obtenir de nouveau ce chemin, en vertu de son contrat, durant sept ans pour rien. Eh bien, ce que je désire savoir c'est ceci : Pourquoi ce contrat supplémentaire ? "Si vous voulez avoir cette section depuis Winnipeg jusqu'au point de jonction sur la ligne partant de North-Bay, il vous faudra en payer le loyer ?" On aurait pu non seulement dire cela, mais aussi forcer le Grand Tronc à prendre cette ligne, en payant un intérêt raisonnable sur ce qu'elle aurait pu coûter. Que veut dire ce contrat fait par le gouvernement ? S'il faut s'en rapporter à l'état estimatif le plus bas que nous ont soumis ces honorables messieurs de la droite, le coût de ce chemin, exclusion faite de l'intérêt pendant la construction, sera de $31,000 par mille. En ajou-

tant cet intérêt, on arrive à $34,000 ou $35,000 par mille. En admettant que ce chemin aura une longueur de 900 milles—nous ne pouvons pas préciser, parce que nous ignorons encore où sera le point de jonction, mais cette longueur ne sera pas loin de 900 milles—le Canada devra dépenser $30,000,000 pour construire ce chemin, et les commissaires sont autorisés à louer ce chemin au Grand-Tronc-Pacifique en ne demandant pas un seul sou de loyer. Et cependant, cette partie du chemin n'est pas un actif dont on puisse dire qu'on n'en tirera aucun revenu. C'est par là que passera tout le trafic venant de la région des prairies, et se dirigeant vers Montréal et Portland. C'est la route par laquelle devront passer toutes marchandises et tous les produits manufacturés des provinces de l'est allant vers Winnipeg.

Une VOIX : En été.

M. BARKER : Eté comme hiver. Tout ce qui prend le chemin de fer devra suivre cette route. S'il y a une partie du chemin qui soit jamais une source de revenus, c'est bien cette grande route par où affluera tout le trafic de la région des prairies. Eh bien, M. l'Orateur, n'est-il pas absurde de dire que le pays devrait dépenser $30,000,000 pour construire ce chemin de fer, puis accorder aux commissaires le droit de le louer sans retirer un seul sou en retour ? Durant tout le temps que durera la construction, le pays devra pourvoir à l'intérêt sur l'argent emprunté. Je crois, M. l'Orateur, que le moins qu'on eût pu attendre de ces honorables messieurs de la droite, c'est qu'ils se seraient exprimés à peu près en ces termes : " Vous allez utiliser ce chemin quand il sera terminé, parce que ce sera un excellent raccordement avec votre réseau. Nous ne vous imposons aucunes conditions onéreuses et nous vous donnons la ligne même que vous aviez vous-même projeté de construire ; nous assumons les frais de construction de ce chemin, vous épargnant par là même la peine d'avoir à trouver l'argent pour cette construction ; nous allons vous donner la jouissance de ce chemin, mais de votre côté vous allez consentir à payer l'intérêt du coût du chemin." Il n'eut qu'été juste, dans les circonstances, que le gouvernement eût fait cette demande ; et cependant le gouvernement ne paraît pas avoir jamais songé qu'il convenait qu'il dût demander quelque chose pour l'usage de ces 800 ou 900 milles de chemin de fer. Je ne puis pas m'expliquer cela autrement qu'en pensant qu'on a dû croire que les commissaires pourraient demander un bon prix pour l'usage de ce chemin, et qu'ils retireraient quelque chose en loyer, mais il est possible qu'on n'ait pas pris garde que d'après la clause relative au bail de sept ans on ne pouvait pas demander un seul sou de loyer. On paraît avoir entièrement perdu de vue ces sept ans. Quelle raison pouvait-on avoir de dire que les conditions ne devaient pas être plus onéreuses que le bail original, quand ce bail original ne faisait aucune mention de prix de loyer. Le gouvernement croyait pouvoir retirer quelque chose, mais on a perdu de vue que d'après les conditions du bail original, on ne pouvait pas exiger un seul sou de loyer. Je crois que le ministre de la Justice devrait nous donner de plus amples explications au sujet de cette clause.

M. McCREARY : J'aimerais à savoir sur quoi se fonde l'honorable député de Hamilton pour nous dire que le Grand-Tronc-Pacifique se proposait, à l'origine, de construire de North-Bay à Winnipeg. Je pense plutôt qu'on se proposait de construire à partir de North-Bay jusqu'à un point situé au nord du lac Népigon, puis de là à l'océan Pacifique.

M. BARKER : Oh ! non.

M. McCREARY : C'était là ce qu'on se proposait de faire, jusqu'à ce que sir Charles Rivers-Wilson fût venu à Winnipeg et eût conféré avec la chambre de commerce.

M. BARKER : Si mon honorable ami veut consulter sur ce point le texte du projet primitif présenté par le Grand Tronc il s'apercevra qu'il n'y a rien à ce sujet.

M. McCREARY : Je parle de ce que sir Charles Rivers-Wilson et M. Hays se proposaient de faire à l'origine. Les plans et devis alors produits indiquaient un tracé tiré au nord du lac Népigon et du lac Winnipeg, mais après avoir eu un entretien avec la chambre de commerce de Winnipeg et s'être rendu compte de l'avenir réservé à cette grande ville, sir Chardes Rivers-Wilson et M. Hays en arrivèrent à la conclusion que ce serait folie d'aller au nord de cette ville et ils modifirent leur tracé. Mais en supposant que le premier plan était d'aller de North-Bay à Winnipeg, mon honorable ami est-il vraiment fondé à dire que le Grand Tronc aurait entrepris de construire cette ligne sans recevoir aucune aide du gouvernement, du moins sans recevoir autant d'aide que celle qui est aujourd'hui accordée au Grand-Tronc-Pacifique ?

Nous allons supposer un instant que le gouvernement eût donné la même garantie que celle qu'il accorde aujourd'hui pour la section des montagnes Rocheuses, et qu'il eût garantie 75 pour 100 du coût de la construction du chemin, de North-Bay à Winnipeg. Le Grand Tronc aurait certainement demandé tout cela. Alors, nous n'aurions pas obtenu des droits de parcours pour l'Intercolonial ; ce nouveau chemin aurait été la propriété du Grand-Tronc-Pacifique. Aujourd'hui, nous avons un chemin possédé par le gouvernement—non par le Grand-Tronc-Pacifique—et auquel a accès l'Intercolonial, un chemin possédé par le pays et non pas par des corporations. Tout autre chemin de fer peut y faire circuler ses wagons. En étudiant cette question, d'après le point de vue où se placerait un ingénieur, personne ne saurait prétendre qu'une ligne

pourrait être construite de North-Bay jusqu'à la tête du lac Nepigon, et de là à Winnipeg, avec des pentes aussi douces que celles qu'on peut trouver de Winnipeg à Québec. Je ne crois pas qu'un seul ingénieur puisse prétendre semblable chose. Autant dire qu'on pourrait construire un chemin de fer le long des rives escarpées de la rivière Ottawa. Au point de vue de l'art du génie, la chose serait impossible. J'ai conversé avec des gens qui ont parcouru cette région, et ils m'ont assuré que ce serait là une tâche impossible. En supposant que le Grand Tronc veuille effectuer un raccordement, avec son réseau d'Ontario, à un point situé à une certaine distance au nord de North-Bay, je me demande quel en serait le but. Supposons que la ligne-mère aille à un point situé à 300 ou 400 milles au nord de North-Bay, alors en coûterait-il moins cher pour transporter du grain jusqu'à North-Bay et jusqu'aux lacs, qui sont fermés en hiver, plutôt que d'en transporter de Winnipeg à Québec ? La ligne de Winnipeg à Québec sera moins dispendieuse, plus courte, aura des pentes plus douces, et l'on pourra y faire passer plus de grain. Il est vrai que l'ouest d'Ontario n'enverra peut-être pas ses produits par cette ligne ; mais l'ouest n'est pas tout le Canada. On m'a dit l'autre jour que le plus long convoi de marcharchandises qui soit jamais allé à Winnipeg, composé de 83 wagons, et ayant près d'un mille de longueur, comprenait autant de wagons venant de points situés à l'est de Toronto comme de Toronto même et de points situés à l'ouest de cette ville. Tous les produits manufacturés ne viennent pas de la partie ouest d'Ontario. L'honorable député (M. Barker) fait quelque peu erreur dans quelques-unes des conclusions qu'il établit, et il devrait aviser, je crois, à corriger ces conclusions. Il n'a aucune autorité pour dire que le Grand Tronc n'a pas demand autant pour la construction de la ligne de North-Bay à Winnipeg que ce qu'il demande actuellement pour la construction de la ligne à travers les montagnes. Si le gouvernement avait accédé aux désirs du Grand Tronc nous nous en serions bien plus mal trouvés, car le contrat actuel nous assure une voie plus courte, mieux construite et avec des pentes plus douces.

M. CLARKE : L'honorable gentlemen nous paraît vouloir ici tout simplement chercher à excuser le gouvernement et à justifier les énormes subventions qu'on donne au Grand Tronc, en émettant l'avis, sans qu'il y ait pour cela le moindre fondement, que le Grand Tronc n'aurait jamais donné suite à son premier rapport, à moins que le gouvernment n'eût construit le chemin de North-Bay à Winnipeg, et n'eût garanti les trois quarts de la somme requise pour construire la division des prairies et la division des montagnes. Sur quoi se base mon honorable ami pour assurer pareille chose ?

M. McCREARY : Je suis fondé à dire qu'on a demandé l'aide même dont on parle.

M. CLARKE : Qui vous a ainsi informé? Malheureusement, les faits sont contre mon honorable ami.

M. McCREARY : Non pas.

M. CLARKE : Nous avons les déclarations de M. Hays faites le 24 novembre 1902, et il a aussi fait d'autres déclarations depuis ce temps-là, ainsi que le président du Grand Tronc. Mon honorable ami doit être parfaitement au courant de cela. Le 24 novembre dernier, M. Hays a fait une déclaration qui a été publiée d'abord, je crois, dans le "Star" de Montréal, puis ensuite dans le " Globe " de Toronto. Voici ce qu'il a dit :

Cette compagnie est maintenant prête à aller de l'avant avec un chemin de fer s'étendant de North-Bay ou de Gravenhurst, sur notre réseau actuel, à travers cette partie du nord de l'Ontario, appelée communément le Nouvel Ontario, puis à travers le Manitoba jusqu'à l'anse de la Butte ou Port-Simpson.

Le chemin aura tous les perfectionnements les plus modernes, pour le service du transport des voyageurs ou des marchandises. En fait, il n'y aura absolument rien à reprendre à cet égard.

Toute personne, tant soit peu au courant des développements merveilleux du Nord-Ouest depuis quelques années, ne peut pas faire autrement que d'avoir confiance en l'avenir réservé à cet immense et riche territoire. Et nos directeurs sont d'avis, vu que le besoin se fait sentir de l'établissement de nouveaux chemins de fer, vu aussi qu'il importe d'assurer au réseau du Grand Tronc l'accès de cette importante et riche région, que la chose la plus sage est d'adviser le plus tôt possible à assurer cette extension.

Nous sommes retranchés dans la partie centrale d'Ontario, qui est le district manufacturier ; mais pour ce qui est du trafic à destination de l'ouest, nous n'allons pas plus loin que North-Bay. Dans les circonstances, on a cru qu'il était nécessaire de nous assurer plus de développement, et c'est pourquoi nous nous sommes ralliés à ce projet.

Voilà ce qui a été publié, comme provenant de M. Hays, le 24 novembre 1902, à Montréal.

M. McCREARY : Où voit-on là un seul mot nous portant à croire qu'on voulait construire un chemin sans recevoir aucune subvention ?

M. CLARKE : L'intérêt même du Grand Tronc, ainsi que l'a fait remarquer sir Rivers-Wilson, et comme M. Hays l'a aussi depuis déclaré, engageait cette compagnie à obtenir l'accès des Territoires du Nord-Ouest. M. Morse, qui était, je crois, vice-président, a fait une déclaration à Winnipeg. J'ai dit que c'est en novembre dernier que M. Hays s'est exprimé sur ce sujet. Je n'aurais pas dû dire en novembre dernier, parce qu'il s'agit du 24 novembre 1902, c'est-à-dire il y a un an et demi. M. Morse a parlé comme suit à Winnipeg :

Nous allons construire immédiatement..... Ce qui est plus important, c'est que nous ne

sommes pas une nouvelle compagnie..... Avec les raccordements que nous avons dans les districts manufacturiers de l'est et jusqu'au littoral de l'Atlantique, où vous êtes si désireux d'arriver, vous pouvez voir quels avantages tout cela va vous donner. D'un côté, vous vous trouvez en rapport direct avec les manufactures suppléant aux besoins de l'ouest ; de l'autre côté est notre ligne directe jusqu'au littoral de l'océan. Bien entendu, ce que nous envisageons ici c'est l'occasion superbe qui s'offre d'ouvrir et de développer l'une des plus belles régions qui soit sur la surface de la terre. Je parle des étendues en quelque sorte illimitées qui sont au nord-ouest de Winnipeg.

Eh bien, l'honorable député voit maintenant quelle justification il faut avoir pour prétendre qu'à moins que le Canada ne se fût décidé à construire le chemin à partir de North-Bay ou d'un point situé au nord de North-Bay jusqu'à Winnipeg, à moins qu'il n'eût garanti $13,000 par mille pour construire la section des prairies, et $30,000 à $40,000 par mille pour la section des montagnes, le Grand Tronc n'aurait pas prêté son appui à ce projet.

M. McCREARY : Ce n'est pas là ce que j'ai dit, et ce n'est pas là non plus la conclusion qu'il convient de tirer de ce que j'ai dit.

M. CLARKE : Je regretterais beaucoup d'avoir pu mal interpréter les paroles de mon honorable ami, et je lui fais toute mes excuses si j'ai pu errer en quoi que ce soit à cet égard. Il affirme que le Grand Tronc n'aurait donné aucune suite à sa proposition, à moins qu'il n'ait obtenu pour ainsi dire tout ce que le gouvernement ne lui eût fait cadeau, pendant dix ans, des bénéfices provenant de l'exploitation d'une ligne allant de North-Bay à Winnipeg, et pendant quarante autres années en payant 3 pour cent d'intérêt sur le coût, à moins que le gouvernement ne lui eût aussi garanti $13,000 par mille pour la division des prairies, et les trois quarts du coût de la section des montagnes, ainsi que le paiement de l'intérêt du coût de la section des montagnes pendant dix ans après parachèvement. Est-ce bien là l'attitude assumée aujourd'hui par le Grand Tronc ? Ou bien, le Grand Tronc ne trompait-il pas tout simplement le pays, quand ila annoncé et quand il a dit qu'il était essentiel pour la continuation de la prospérité de la compagnie que le trafic de l'ouest lui fût assuré ? Est-ce bien là sur quoi se fondent ces honorables messieurs pour justifier ce contrat extravagant passé avec la Compagnie du Grand Tronc qu'ils se sont mis en tête de faire ratifier par cette Chambre le plus tôt possible ?

L'honorable M. FITZPATRICK : L'honorable député se fonde sur une certaine déclaration pour établir sa prétention. Voudra-t-il être assez bon de nous signaler les passages de cette déclaration qui l'autorisent à prétendre que la Compagnie du Grand Tronc avait l'intention de construire ce chemin de fer sans recevoir de l'aide ?

M. CLARKE : L'honorable ministre de la Justice va certainement trop loin quand il dit que j'ai émis l'assertion que la Compagnie du Grand Tronc s'attendait à pouvoir construire ce chemin de fer sans subvention de l'Etat. Mais je défie bien qui que ce soit en cette Chambre de pouvoir montrer qu'avant que la Compagnie du Grand Tronc eût manifesté l'intention de se rendre jusque dans les Territoires du Nord-Ouest, elle avait compté ou elle avait une promesse quelconque de ce gouvernement que la ligne de North-Bay à Winnipeg serait construite et lui serait offerte, et qu'on lui accorderait la subvention énorme qu'elle reçoit présentement pour construire sa ligne à travers les prairies et jusqu'à la côte du Pacifique.

L'honorable M. FITZPATRICK : Personne n'a jamais prétendu cela.

M. CLARKE : L'honorable député de Selkirk (M. McCreary) est d'avis que c'est là un contrat fort prudent, parce que le chemin n'aurait pas été construit si le gouvernement n'avait pas aidé le Grand Tronic. Je dis que chaque déclaration faite en public par M. Hays, chaque déclaration faite par M. Morse, et chaque déclaration faite par sir Charles Rivers-Wilson indique que c'était une question de vie ou de mort pour le Grand Tronc d'obtenir accès à l'ouest le plus tôt possible, et sir Charles Rivers-Wilson et M. Hays nous en ont douné à diverses reprises les raisons. Je ne veux pas faire perdre de temps à la Chambre en vous répétant ces raisons. M. Hays a fait remarquer que 24 millions de boisseaux de grain avaient été remis l'année dernière au Grand Tronc par des routes qui avaient obtenu ce grain dans l'ouest, probablement le Nord-Canadien et par le Pacifique Canadien que ce trafic avait contribué beaucoup à augmenter le volume d'affaires de leur réseau d'Ontario, mais qu'on n'avait aucune assurance que ce trafic continuerait à leur être accordé, et que, par conséquent, si l'on voulait que les actionnaires pussent continuer comme par le passé à recevoir des dividendes, il était essentiel de pouvoir obtenir accès dans l'ouest.

M. McCREARY : Par quelle route?

M. CLARKE : Oui, par quelle route?

M. McCREARY : Par North-Bay.

M. CLARKE : Par la route de North-Bay à Winnipeg et la route à partir de la tête du lac Supérieur jusqu'à Winnipeg. M. Ross a fait remarquer l'autre jour que la construction de l'embranchement, à partir d'un point situé près de la ville de Winnipeg sur la ligne-mère du Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à Port-Arthur, permettrait à la compagnie de développer ses affaires sur les Grands Lacs, par voie des ports du lac Huron et de la baie Georgienne dans la province d'Ontario. Par ce projet, le gouvernement se trouve à faire pour la Compagnie du Grand Tronc précisément ce qu'elle avait elle-même l'intention de faire. Je suppose

que le Grand Tronc n'aurait obtenu que la subvention ordinaire de $3,200 par mille, ou peut-être $6,400 par mille, afin de lui permettre de se mettre à l'œuvre. Mais, même alors, le gouvernement aurait pu prendre toutes les dispositions nécessaires, s'il y eût vu des avantages, pour que l'Intercolonial eût droit de circulation sur la route que le Grand Tronc se proposait de construire.

M. McCREARY : Après ce que nous venons d'entendre, il me semblerait assez que nous avons amené l'opposition précisément où nous voulions qu'elle fût. L'honorable député nous a dit qu'il était impossible au Grand Tronc de transporter du grain jusqu'à la mer entièrement par voie de terre.

M. CLARKE : Qui a dit cela?

M. McCREARY : C'est ce qui ressort des discours de tous ces honorables messieurs. Mon honorable ami nous dit que le Grand Tronc a reçu au delà de 24 millions de boisseaux de grain qui avaient été obtenus par d'autres chemins, et que le Grand Tronc en avait retiré tout l'avantage.

M. CLARKE : Non pas, l'honorable député ne doit pas dénaturer mes paroles.

M. McCREARY : Et que le Grand Tronc allait construire un chemin de fer, à partir de North-Bay, par le nord du lac Nepigon, jusqu'à Winnipeg, afin de pouvoir obtenir ce trafic.

M. CLARKE : Je demande bien pardon à mon honorable ami ; je n'ai rien dit de la sorte. Je répète que M. Hays et sir Charles Rivers-Wilson—et j'ai ici leurs propres déclarations—ont dit qu'il était essentiel, pour le maintien de la prospérité du Grand Tronc, que le trafic qu'ils reçoivent actuellement à leurs ports du lac Huron et de la baie Georgienne continuât toujours à leur arriver, qu'ils n'avaient aucune garantie dans le moment que cet état de choses dût continuer à subsister, et qu'il était essentiel, si l'on voulait garder ce trafic, qu'on pût avoir accès à l'Ouest, afin de pouvoir aller chercher ce trafic sur les lieux, et le faire arriver par voie des lacs jusqu'à leur propre réseau de la province d'Ontario.

M. McCREARY : Mon honorable ami n'a pas dit un seul mot de North-Bay. Est-ce que le compte rendu de ce débat ne prouvera-t-il pas que l'honorable député a affirmé en propres termes qu'il était nécessaire de construire la ligne à partir de Winnipeg ? Comme on lui demandait s'il était nécessaire de construire ce chemin, de North-Bay à Winnipeg, afin d'obtenir ce trafic de 24 millions de boisseaux de blé, il a répondu dans l'affirmative.

M. CLARKE : Pas du tout. Je suis sûr que mon honorable ami ne cherche pas sciemment à présenter mes paroles sous un faux jour. Si mon honorable ami sait où se trouve North-Bay, s'il sait où cet endroit se trouve dans la province d'Ontario, il sait aussi que les paroles qu'il m'attribue seraient absurdes. North-Bay est éloigné de plus de 200 milles des ports dont je parle—Goderich, Midland et Sarnia. North-Bay est une ville d'intérieur, et non pas un port, ainsi que mon honorable ami le sait fort bien.

L'honorable M. FIELDING : M. l'Orateur, j'aimerais à dire quelques mots au sujet des conditions de ce bail, en réponse à l'honorable député de Hamilton (M. Barker). On nous dit et nous croyons qu'il n'est pas le moins du monde fondé à prétendre qu'un bail temporaire peut être obtenu aux conditions qu'il mentionne. On ne peut pas prétendre que la compagnie va obtenir un bail temporaire de ces sections, au fur et à mesure qu'elles seront construites, et ne rien donner en retour. Cependant, c'est là une question d'interprétation purement légale sur laquelle il n'est guère convenable que j'appuie. Les observations que je désire faire, en réponse à l'honorable député de Hamilton, portent sur un autre point. Il a commencé par nous dire que cette section de Winnipeg à North-Bay devait être nécessairement construite la première. L'honorable député n'a aucune autorité pour prétendre semblable chose. Cette section fait partie de la division-est du chemin s'étendant de Winnipeg à Québec, et de Québec à Moncton.

M. BARKER : Je n'ai pas dit qu'il était nécessaire qu'elle fût construite la première. J'ai tout simplement dit qu'elle serait sans doute construite la première, et je le dis de nouveau.

L'honorable M. FIELDING : Tous ceux qui ont entendu mon honorable ami ont dû croire qu'il voulait dire que cette construction s'imposait de toute nécessité au Grand Tronc. Mais j'accepte l'interprétation qu'il donne à ses paroles. Pourquoi cette section serait-elle construite la première ? Pourquoi établir ici des distinctions entre les différentes sections. Il n'y a pas de distinction à faire. Cette section fait partie de la division de l'est et doit être construite par le gouvernement. Je prends sur moi d'assurer que la construction de toutes les sections devra être activée, et mon honorable ami n'a pas le droit de dire que la section ouest de cette division, de North-Bay à Winnipeg, sera construite la première et que l'autre viendra ensuite. Il n'y a pas de raison qui pourrait empêcher de construire aussi rapidement le même nombre de milles en allant vers l'est, à moins qu'il ne se présente des difficultés physiques. Mon honorable ami (M. Barker) désire nous mettre sous l'impression qu'on ne poursuivra pas vigoureusement les travaux de la partie est. Je dois dire, au nom du gouvernement, que cette impression serait absolument injustifiable. Toute la section, de Winnipeg jusqu'à Québec et de là à Moncton, constitue une obligation liant le gouvernement pour ce qui est de chacune de ses parties. Aucune partie n'est plus privilégiée qu'une autre. Que cette section passe à tra-

vers Ontario, Québec ou le Nouveau-Brunswick, cela ne fait aucune différence, et le gouvernement commettrait certainement une grave erreur s'il se rendait aux désirs de mon honorable ami en construisant la première la partie ouest, et en remettant à plus tard la construction de l'autre partie. Je suis prêt, quant à moi, à affirmer qu'il ne sera fait aucune distinction entre ces deux parties.

M. CLARKE : Et la partie de l'est sera construite en même temps ?

L'honorable M. FIELDING : Oui, en même temps, cela ne saurait faire aucun doute. Je me fais fort de dire que ce gouvernement se trouverait avoir trompé grossièrement les populations du nord de l'Ontario, du nord de Québec, du Nouveau-Brunswick et de toutes les provinces maritimes s'il adoptait la ligne de conduite suggérée par mon honorable ami.

M. R. L. BORDEN : La meilleure preuve qu'il ne faut pas ajouter, je pourrais dire trop de " foi "—je ne veux pas employer de terme dont pourrait s'offenser mon honorable ami—c'est que, à venir jusqu'à présent, la seule partie de la division de l'est où les explorations ont été faites, est cette partie même dont a parlé mon honorable ami de Hamilton. Si le gouvernement a jamais manifesté aucune intention d'entreprendre les travaux sur toute la ligne, comment se fait-il que pas un seul ingénieur ait été envoyé par le gouvernement, alors qu'il est notoire que des ingénieurs sont à l'œuvre depuis six mois sur le terrain entre North-Bay et Winnipeg, et que ces explorations ont été faites non par le gouvernement mais par la compagnie du Grand Tronc. C'est là, il me semble, une circonstance assez probante, d'autant plus que cette partie de la ligne est celle même dont il a été question en premier lieu dans le premier projet du Grand Tronc. Si je me trompe au sujet de ces études, le gouvernement doit être parfaitement en mesure de me répondre. C'est surtout dans les journaux que je vais puiser mes renseignements. Les explorations que le ministre de l'Intérieur a dit avoir été faites par le Grand Tronc n'ont pas été soumises à la Chambre, et les renseignements nous manquent à ce sujet. C'était là le premier projet du Grand Tronc, et c'est là le projet que les directeurs du Grand Tronc ont affirmé être essentiel pour la prospérité de la compagnie. Dans le numéro du " Railway News " portant la date du 12 mars dernier, on annonce que M. Hays s'est exprimé comme suit devant les actionnaires du Grand Tronc :

Nous avons actuellement de 15 à 20 millions—l'année dernière, ce trafic s'est élevé à 24 millions--de boisseaux de grain, qui nous sont venus par le lac Supérieur jusqu'à nos ports, en alimentant tout notre réseau de la province d'Ontario, et cela nous donne toute la route depuis Montréal. Nous avons ainsi pu augmenter considérablement nos revenus. Nous ne pouvons pas espérer garder ce trafic, si nous ne prenons pas les moyens de nous l'attacher. Ce trafic, messieurs, nous est fourni aujourd'hui par nos concurrents.

Mon honorable ami de Selkirk (M. McCreary) nous dit que des convois considérables de produits manufacturés, dont l'un comprenait récemment 83 wagons, vont de l'Est à Winnipeg. Il a ajouté qu'une bonne partie de ces produits venait de points situés à l'est de Toronto, mais il n'a pas nié qu'une très grande partie de ces marchandises provenait de la province d'Ontario, et la route que suivraient ces marchandises serait certainement par cette ligne venant de North-Bay. A cet égard, il soumet à la Chambre absolument les mêmes arguments que ceux qui ont été soumis par l'administrateur général du Grand-Tronc à ses actionnaires, parce qu'on voit que M. Hays s'est encore exprimé comme suit :

Le Grand Tronc se trouve aujourd'hui dans cette position assez bizarre, si on se place au point de vue des affaires, qu'il recueille du trafic dans la partie la plus considérable et la plus prospère du Canada, puis le transporte à North-Bay, où il se raccorde avec le Pacifique Canadien, et de là le Pacifique l'emporte vers cette région de développement si rapide dont nous avons parlé.

Je ne dis pas que nous devons nous abstenir d'aider le Grand Tronc à pénétrer dans le Nord-Ouest. L'année dernière, j'ai émis une opinion favorable à ce dessein, mais j'ai ajouté qu'il aurait fallu imposer à cette compagnie des conditions qui eussent empêché les deniers publics de servir à l'édification de ports de mer étrangers. Le gérant du Grand Tronc va encore plus loin que l'honorable député (M. McCreary) et il ajoute :

Si nous ne prenons les moyens d'empêcher ce trafic d'aller ailleurs, nous allons le perdre. Il s'agit donc de savoir dans quelle situation vous allez vous trouver, non pas si vous vous lancez dans cette entreprise, mais si vous refusez de vous y lancer.

Ceux qui ont charge des intérêts du Grand Tronc attachent beaucoup d'importance à la mise en communication de cette ligne avec l'Ouest à North-Bay. Ils songent surtout que cette ligne recueillera au Nord-Ouest le trafic qui se rend jusqu'à Midland et le transportera non seulement de là, mais des points de production de l'ouest, jusqu'à Port-Arthur et Fort-William. Cela leur paraît aussi important que si leur ligne se rendait jusque dans le Nord-Ouest et non seulement y recueillait, mais en transportait le trafic qu'elle transporte aujourd'hui jusqu'à North-Bay où elle le livre au Pacifique Canadien. Ces deux points sont d'une importance vitale, à leurs yeux. Le gérant-général du Grand Tronc dit plus loin dans son discours :

Le Grand Tronc, la compagnie mère, livre aujourd'hui à une ligne rivale son immense trafic à destination de l'ouest. La ligne projetée n'aura pas besoin de prendre cinq, dix ou quinze ans à se créer un trafic, elle en aura un dès le commencement et ce sera un trafic des plus rémunérateurs, un trafic de premier ordre,

consistant en instruments aratoires, nouveautés, chaussures et toutes marchandises nécessaires à un pays nouveau et qui se développe rapidement Ce trafic, le Grand Tronc le transporte aujourd'hui sur une distance de 200 milles et le livre sans compensation à une ligne rivale. Cette situation est-elle bien en harmonie avec les principes du commerce ? Les directeurs et administrateurs du Grand Tronc veulent-ils la maintenir et y acquiescer ? Je ne crois pas qu'ils répondent dans l'affirmative.

L'importance que le Grand Tronc attache à cette mise en communication, le fait qu'il avait d'abord songé à pénétrer jusqu'au Nord-Ouest par ce moyen et que, grâce à des influences que nous ne connaissons pas et pour des raisons que nous ne connaissons pas précisément non plus, il est actuellement à faire faire des explorations sur cette partie-ci de la ligne, justifient le député d'Hamilton d'avoir dit que, d'après le cours ordinaire des choses, il y a lieu de croire que cette partie de la ligne sera construite tout d'abord. Nous admettons tous, le contrat ne dit pas qu'il devra en être ainsi, mais l'honorable député d'Hamilton a parlé des probabilités, et l'influence exercée à présent par le Grand Tronc sur le gouvernement suffisait à justifier les conclusions de l'honorable député. La ligne de Winnipeg à North-Bay devant être d'une très grande importance pour le Grand Tronc, qui avait tout d'abord songé à la construire—avec l'aide du gouvernement, je suppose—et cette compagnie ayant le plus grand intérêt à se mettre ainsi en communication avec l'ouest, j'approuve entièrement ce qu'a dit mon honorable ami (M. Barker) contre l'attitude du gouvernement à cet égard.

Si le gouvernement peut communiquer au parlement une opinion de jurisconsulte établissant le mal fondé de celle de mon honorable ami concernant la rédaction au point de vue du droit, je serai fort aise qu'il le fasse. Les termes du contrat, tel que modifié, paraissent assez clairs et assez précis. Le bail relatif à cette section ou à toute autre ne doit pas être plus onéreux que ne le serait celui de la ligne entière. Autre considération : Le Grand Tronc sera sept ans sans payer de loyer pour la ligne de Winnipeg à North-Bay si elle est construite la première. Dans le bail de la ligne entière allez-vous faire exception de la clause de sept ans quant à cette section ?

A cela je n'ai pas particulièrement réfléchi, mais il me semble tout d'abord que la prétention du député d'Hamilton est fondée. Le terme du premier bail peut ne pas durer plus de sept ans. Dans ce cas, la compagnie n'aura pas de loyer à payer ; et lorsqu'il s'agira du bail de la ligne entière, ne le rédigerez-vous pas conformément aux termes de ce contrat ? Il se peut que j'oublie certains points, mais je n'en suis pas moins porté à croire que l'honorable député d'Hamilton a raison. Si l'honorable ministre de la Justice n'est pas de cette opinion je serai fort aise qu'il nous dise pourquoi ?

M. R. L. BORDEN.

L'honorable M. FIELDING : Comme de raison, l'honorable ministre de la Justice traitera les points de droit qu'on a soulevés; mais quant aux autres points discutés par le chef de l'opposition et le député d'Hamilton, je dirai que ces messieurs auraient donné de la force à leurs arguments s'ils avaient admis franchement que la section dont ils ont parlé doit être construite par le gouvernement du Canada et qu'il appartient à celui-ci de determiner quand et avec quelle rapidité elle se construira. Les honorables membres de l'opposition prennent gratuitement pour admis que le gouvernement devra, de toute nécessité, construire cette section avant toutes les autres.

M. BARKER : Il serait conforme à l'intérêt public que le gouvernement y fût obligé.

L'honorable M. FIELDING. Il sera conforme à l'intérêt public que la ligne entière se construise aussi rapidement que possible et non pas qu'il s'en construise une partie de préférence à une autre.

Je le déclare au nom du gouvernement, il n'y aura pas de préférence. On peut nous laisser le soin de diriger cette entreprise. Dans le contrat, il n'est pas fait de distinction par rapport à cette section-ci ou à cette section-là ; elles forment toutes partie de la division de l'est. Le gouvernement est tenu de les construire avec toute la diligence possible. S'il arrivait qu'une section fût achevée avant une autre, ce serait parce que la construction en aurait été physiquement moins difficile.

M. CLARKE : Quelle section serait-ce ?

L'honorable M. FIELDING : Je ne saurais dire ; s'il se présente des difficultés physiques, il nous faudra bien nous y soumettre. C'est à ce seul point de l'argument que je tiens à m'arrêter. Le chef de l'opposition s'est efforcé de fortifier son argumentation en disant que les explorations à l'est de Winnipeg sont faites par le Grand Tronc. Il trouve cela très digne de remarque, mais il n'y comprend rien. Ce qu'il trouve si mystérieux peut se comprendre tout de suite, si on le considère comme il convient. Cette loi, passée par le gouvernement l'an dernier, Son Excellence la sanctionnée vers la fin d'octobre. Si le gouvernement avait trouvé que le Grand Tronc travaillait à l'exécution de l'entreprise selon l'engagement de ses représentants—car cette compagnie ne l'avait pas encore fait ratifier par ses actionnaires ;—si donc le gouvernement n'avait trouvé aucun point faible dans la transaction, il eût certainement été de son devoir d'instituer la commission et de faire faire les explorations sans retard. Mais lorsqu'on eut découvert qu'il existait certaines difficultés et qu'il pouvait être nécessaire d'ajouter certaines dispositions à la loi, le gouvernement crut devoir retarder l'institution de la commission jusqu'à ce qu'il eût fait adopter par le parlement les modifications qu'il lui a soumises.

Mais, dans l'intervalle, pour son propre compte et avant de donner un commencement d'exécution au contrat intervenu entre lui et le gouvernement, le Grand Tronc avait commencé à faire faire des explorations dans cette région-là lorsqu'il nous présenta son premier projet—celui que la gauche cherche à défendre dans ce débat. Nous consentons à leur laisser cette gloire. Nous voulons bien qu'il soit compris, selon les paroles du député de Hastings-est, que tous les membres de la gauche sans exception étaient disposés à appuyer le projet du Grand Tronc, c'est-à-dire celui de construire un chemin de fer qui s'étendît de North-Bay à la côte du Pacifique. Quelque gloire qu'il y ait en cela, nous la leur reconnaissons volontiers. Il nous suffit, à nous, de savoir que cette politique-là n'était pas celle du gouvernement. Nous favorisons un projet autre que celui-là, et mon honorable ami consent à nous en accorder tout l'honneur.

M. CLARKE : Oui, tout l'honneur.

L'honorable M. FIELDING : Je remercie l'honorable député de cette concession, dont nous entendons bénéficier dans l'opinion publique. Mais la Compagnie du Grand Tronc avait commencé à faire faire des explorations lorsqu'elle est venue demander une charte pour l'exécution de son premier projet.

M. CLARKE : Elle était d'une absolue sincérité.

L'honorable M. FIELDING : Et, nous dit-on, les membres de la gauche étaient absolument sincères lorsqu'ils désiraient l'aider à faire triompher ce projet anticanadien qu'ils nous représentent comme étant celui de la Compagnie du Grand Tronc. Ils ont inscrit dans les journaux de la Chambre une motion déclarant que la Compagnie du Grand Tronc est anticanadienne et que ses intérêts sont liés à ceux de Portland; et, cependant, ils se disent tous, sans exception, prêts à appuyer le projet anticanadien de cette compagnie anticanadienne, de construire une ligne qui s'étende de North-Bay à la côte du Pacifique. Mais M. l'Orateur, je reviens à la question principale. La Compagnie du Grand Tronc, dans sa sincérité absolue, et peut-être dans l'espérance de voir appuyer par les membres de l'opposition son projet anticanadien, se mit à faire faire des explorations. Ses explorateurs furent quelque temps à l'ouvrage. Le gouvernement n'a pas à s'occuper d'eux. Si leurs travaux peuvent servir à la construction de la ligne dont le gouvernement adoptera le tracé, il n'y a pas de raison qui défende au gouvernement d'en bénéficier; et si l'ingénieur en chef du gouvernement les approuve il n'y a pas de raison pour que nous nous abstenions de les acheter et d'en payer la valeur conformément aux usages du commerce. Cependant, il n'y a eu aucun arrangement entre le gouvernement et le Grand Tronc au sujet de ces expertises. La compagnie les a entreprise pour son propre compte ; les ingénieurs étaient à l'ouvrage avant l'intervention du contrat et le Grand Tronc a cru devoir les y retenir. Voilà tout. Voyant qu'il était survenu certaines difficultés entre lui et la compagnie par rapport à ce contrat et qu'il était nécessaire de faire modifier la loi par le parlement, le gouvernement jugea sage de faire adopter ces modifications avant d'instituer une commission pour procéder à la construction du chemin.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami a tout simplement répété ce que la gauche a dit à ce sujet. Il a déclaré que le Grand Tronc avait fait faire ces explorations pour son propre compte, faisant voir que le Grand Tronc n'avait pas de plus grand intérêt que de construire la ligne de North-Bay à Winnipeg.

L'honorable M. FIELDING : Certainement.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami n'en a aucun doute. Eh bien, si le Grand Tronc a tant d'intérêt à ce que cette ligne soit construite de North-Bay à Winnipeg; si cette ligne est pour cette compagnie d'une importance aussi supérieure que l'honorable ministre des Finances est porté à le croire, comment peut-il justifier le gouvernement de la lui accorder pour sept ans sans qu'elle paye de loyer ?

L'honorable M. FIELDING : Ce n'est pas cela.

M. BORDEN : Mon honorable ami ne le niera pas ; c'est ce qui appert par ce contrat supplémentaire ; il y est stipulé que la ligne doit être louée à cette compagnie à des conditions pas plus onéreuses que celles du bail relatif à la ligne entière. L'honorable ministre nous dit que la ligne est absolument essentielle au Grand Tronc et il la lui abandonne gratuitement pour sept ans, bien que cette compagnie fût tout d'abord disposée à la construire moyennant une subvention fort modérée.

L'honorable M. FIELDING : Comment mon honorable ami le sait-il ?

M. R. L. BORDEN : Il abandonne la ligne pour sept ans, sans loyer à cette compagnie qu'il appelle anticanadienne, puis, probablement, pour sept autres années, sans loyer, en vertu du bail de la ligne entière. Il est peut-être capable de concilier ses attitudes contradictoires, à ce sujet, tout comme son attitude actuelle par rapport aux actions ordinaires de la compagnie, avec celle qu'il prit pendant la dernière session et que sa tergiversation d'aujourd'hui rend absolument ridicule. Le gouvernement, dit-il, veut recueillir les fruits de ce contrat qu'il a fait, avec le Grand Tronc-Pacifique. Il ne dit pas précisément quelle sorte de fruits le gouvernement s'at-

tend à recueillir. Quant au pays, il n'est pas probable qu'il en recueille jamais.

L'honorable M. FIELDING : Si le pays n'en recueille pas, le gouvernement n'en recueillera pas non plus.

M. R. L. BORDEN : Je n'étais pas bien sûr de ce que voulait dire mon honorable ami par ce mot.

L'honorable M. FIELDING : Je n'entendais pas lui donner la signification d'autrefois.

M. R. L. BORDEN : Je savais que mon honorable ami avait une vieille façon d'agir, mais j'ignorais qu'il y eût renoncé. Mais je reviens aux arguments dont j'avais commencé à m'occuper il y a un instant. D'après mon honorable ami, toute la gauche désire que cette ligne soit construite de North-Bay à Winnipeg. Il a insinué aussi que nous sommes favorables au transport du trafic de l'ouest non à nos ports de mer, mais à Portland. S'il est tant soit peu au fait de ce débat il sait quelle attitude j'ai prise à ce sujet, l'an dernier. Lorsque j'ai dit que l'opposition serait disposée à aider au Grand Tronc à pénétrer dans le Nord-Ouest. J'ai déclaré non seulement une fois, mais toujours, que je ne me contenterais pas des garanties mentionnées dans le contrat, mais que j'exigerais d'autres stipulations, parce que je voulais que le Grand Tronc lui-même fût assujetti aux mêmes dispositions que le Grand-Tronc-Pacifique. Cependant, lorsque j'ai exprimé ce désir par une motion présentée à la Chambre, mon honorable ami, qui accuse aujourd'hui la gauche d'être anticanadienne, vota, dans un esprit anticanadien, contre cet amendement. D'après sa propre déclaration il faudrait être hostile aux intérêts canadiens pour priver le pays des garanties que nous cherchions à lui assurer. Mais pourquoi n'a-t-il pas voulu de ces garanties, dans cette circonstance ? Pourquoi n'était-il pas alors animé de ce zèle dont il fait montre aujourd'hui? Il n'a pas dû oublier le débat de l'année dernière au cours duquel nous avons fait cette déclaration au gouvernement. Jusqu'à épuisement de nos forces et des siennes, jusqu'à ce que, épuisé avant nous, il nous accusât de faire de l'obstruction et refusât de répondre ; si bien que nous dûmes nous servir d'un langage violent pour déterminer le premier ministre ou le ministre des Finances à parler. Nous fîmes remarquer que Portland était à 317 milles de Québec ; que, même d'après ce projet, Halifax était à 600 milles de Québec et que, dans les circonstances, il était absolument nécessaire d'obliger non seulement le Grand-Tronc-Pacifique, mais le Grand Tronc lui-même à transporter ce trafic aux ports de mer du Canada. Néanmoins, mon honorable ami vota contre l'amendement que nous déposâmes. Je serais heureux de savoir s'il va encore voter contre cet amendement cette année, lorsque nous le présenterons de nouveau. Je suis porté à croire que son grand esprit de patriotisme ne l'empêchera pas de le combattre encore.

Mon honorable ami n'est pas lui-même suffisamment à l'abri du reproche pour se permettre de telles attaques contre ses adversaires. Lui et la presse libérale n'ont cessé de nous rebattre les oreilles de certains mots dont s'est servi mon honorable ami d'Hastings (M. Northrup). Mon honorable ami, dans cette circonstance, n'a parlé que pour lui-même, si toutefois, les paroles qu'il a dites avaient le sens que lui ont donné le ministre des Finances et d'autres.

Quelques honorables DEPUTES : Oh non!

M. R. L. BORDEN : Je le répète, il n'a parlé que pour lui-même sur ce point. J'avais faire connaître mon opinion si clairement, l'année dernière, que le premier venu, même un pauvre d'esprit, aurait pu comprendre. Je ne me contentai pas de la faire connaître; je la proposai sous forme d'amendement ; la droite tout entière vota contre cet amendement, la gauche tout entière, y compris l'honorable député d'Hastings (M. Northrup) l'appuya. Dans ces circonstances, a-t-on bonne grâce à nous répéter sans cesse que nous cherchons à détourner le trafic de l'Ouest vers Portland, par voie du Grand Tronc ? N'avons-nous pas proposé au gouvernement certaines stipulations en vue d'empêcher le Grand Tronc d'en agir ainsi; et le gouvernement n'a-t-il pas à mainte reprise refusé d'accepter ces stipulations ? Si cette ligne, comme l'honorable ministre des Finances le dit, est une ligne anticanadienne. . . .

L'honorable M. FIELDING : J'ai dit que c'était là la prétention de mon honorable ami.

M. R. L. BORDEN : Si c'est une ligne anticanadienne, je ne vois pas pourquoi on s'opposerait aux stipulations que nous avons voulu faire insérer l'année dernière ; et je ne vois pas pourquoi le pays ne tirerait pas quelque revenu de l'usage de cette ligne une fois qu'elle sera en la possession du Grand-Tronc-Pacifique. C'est tout ce que j'ai à dire actuellement à l'adresse de mon honorable ami le ministre des Finances, mais avant la clôture du débat, j'aimerais à savoir quelle est l'opinion du ministre de la Justice quant à la prétention émise par mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker).

A six heures, le comité suspend sa séance.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

BILS D'INTERET PRIVE.

SECONDE LECTURE.

Bill (n° 77) concernant la Compagnie du chemin de fer électrique de Hamilton-Grimsby-et-Beamsville.—M. German.

Bill (n° 78) concernant la Compagnie du chemin de fer de la rivière Ottawa.—M. Ethier.

Bil (n° 79) constituant civilement la Compagnie d'amélioration de la rivière Thompson.—M. Morrison.

Bill (n° 80) concernant les Charbonnages du Canada-Ouest (à responsabilité limitée). —M. Oliver.

Bill (n° 81) constituant civilement la Compagnie Canadienne de traction et de force motrice.—M. Champagne.

Bill (n° 82) concernant la Compagnie du chemin de fer Terminal d'Essex.—M. Cowan.

Bill (n° 83) concernant la Compagnie du chemin de fer de Nepigon.—M. McCool.

Bill n° 84) pour faire droit à Robert James McDuff Roger.—M. Grant.

Bill (n° 85) constituant civilement la Compagnie de chemin de fer et d'irrigation d'Alberta, et à l'effet de fusionner ladite compagnie avec la Compagnie du chemin de fer et des houillères d'Alberta, la Compagnie Canadienne d'irrigation du Nord-Ouest, et la Compagnie du chemin de fer de la rivière Sainte-Marie.—M. Oliver.

CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre en comité sur le bill (n° 72) modifiant l'Acte du chemin de fer national transcontinental.—Très honorable sir Wilfrid Laurier.

M. R. L. BORDEN : Comme nous poursuivons l'examen de ces articles, j'aimerais à ce qu'il n'y eût pas de malentendu avec mon honorable ami le ministre de la Justice au sujet de ce qui s'est passé entre nous hier. Il est probable qu'il nous faudra proposer quelque amendement au premier article. Il est clair que nous ne pouvons proposer d'amendement aux articles du contrat. La seule manière dont nous puissions suivant les règles enregistrer nos opinions, c'est en proposant des amendements aux articles du bill. Ces amendements pourront, comme dans certains cas, l'année dernière, avoir l'effet d'annuler les stipulations du contrat. Je voudrais simplement m'arranger pour qu'il n'y ait pas de malentendu possible.

L'honorable M. FITZPATRICK : Aucun malentendu. Avant la suspension de la séance à six heures, nous étions à considérer la critique faite de l'article 3 du contrat. Si j'ai bien compris mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker), sa critique était à l'effet suivant : aux termes du contrat modifié, s'il était passé un bail pour l'exploitation de certaines sections achevées de la division de l'Est, nous ne pourrions exiger le paiement d'aucun loyer sur ces sections achevées pendant une période de sept ans, au cas où la compagnie en poursuivrait l'exploitation pendant ce nombre d'années. D'après sa prétention, si je ne me trompe, la division de l'Est, aux termes du contrat primitif, est cédée à bail pendant une période de cinquante ans ; la compagnie doit payer trois pour cent sur le prix de construction pendant quarante-trois ans ; pendant sept ans elle est dispensée du paiement de tout loyer ou intérêt, et pendant trois ans, si elle ne paie pas loyer, la somme est ajoutée au prix de construction, sur lequel il faudra payer l'intérêt ci-après. En réponse à la déclaration de l'honorable député, je puis dire qu'aucune des parties au contrat ne prévoyait une telle éventualité. Et j'ajouterai qu'à mon avis la difficulté n'existe réellement pas. D'autre part, l'objection est faite sérieusement et elle mérite certainement l'examen. Et, bien que pour le moment, il n'y ait à cet égard aucun doute dans mon esprit, j'aimerais à avoir l'occasion d'examiner la question plus attentivement. Le chef de l'opposition a dit, avant la suspension de la séance du comité, que nous avions un trait en commun : c'est que nous n'aimions pas à nous prononcer sur des questions de droit sans avoir au préalable bien examiné le cas. Par respect pour la députation, je n'ai pas voulu exprimer d'opinions précipitamment ; et comme je désire examiner cette question avec soin, je demanderai que l'article soit réservé. Je dis très sérieusement que l'objection en est une qui mérite l'examen. Je voudrais l'examiner et soumettre à la Chambre mon opinion motivée telle qu'elle sera. Sans doute, le gouvernement sera toujours à même d'éviter que la circonstance prévue par l'honorable député se produise jamais. Il lui suffira, dans ce but, de ne pas compléter une section plus vite que l'autre. Un moyen absolument efficace d'empêcher cet événement de se produire sera pour le gouvernement de faire ce qu'il se propose de faire : construire toute la ligne d'un seul coup.

M. BARKER : Ce me semble pour le gouvernement une extraordinaire manière de sortir d'une difficulté résultant de la mauvaise rédaction d'un contrat, que d'exécuter les travaux de manière à ne pas être dans le cas de souffrir de cette mauvaise rédaction.

L honorable M. FITZPATRICK : L'honorable député suppose que l'existence de cette difficulté est un fait admis par nous ; mais ce n'est que son opinion.

M. BARKER : Cette supposition s'impose si l'argument que j'ai présenté est discutable. Le ministre de la Justice prétend que le gouvernement est maître de la situation, puisque, dans le cas où cette difficulté se présenterait, il peut exécuter les travaux de manière à ne pas prêter le flanc à la compagnie avec laquelle il a conclu un contrat solennel. A mon avis, ce n'est pas là une attitude que le gouvernement fédéral devrait prendre un seul instant. Mais, M. l'Orateur, l'honorable ministre fait observer que nous avons conclu un contrat pour la location de la ligne principale une fois complétée pendant cinquante ans ; et il commence

par la fin en disant que pendant quarante années nous retirons un loyer, pendant trois ans le loyer se capitalise et que pendant sept ans on ne nous paie de loyer sous aucune forme. Pourquoi le ministre de la Justice commence-t-il par la fin ? Pendant sept ans nous ne retirons aucun loyer. Rien dans ce contrat ne nous dit que, dans cinquante ans, ce chemin de fer sera achevé; et alors pendant sept ans nous ne retirerons pas de loyer ; pendant trois ans, nous capitaliserons le loyer et pendant quarante ans, nous retirerons 3 pour cent. C'est la position dans laquelle cette stipulation malheureuse place notre pays. Il ne s'agit pas, à mon avis, de savoir comment nous allons éviter les conséquences juridiques du contrat que nous avons passé ; mais de savoir pourquoi, dans ces négociations, le gouvernement du jour n'a pas eu soin de supprimer tout doute possible à cet égard. Nous avons discuté deux questions cet après-midi : l'une relative à la fourniture de matériel roulant au montant de $20,000,000. Deux ou trois mots, comme on l'a fait observer ce soir, auraient dissipé tout doute possible sur le sujet. La question fut discutée plusieurs jours de suite durant la dernière session ; la droite connaît quelle est l'opinion à cet égard des membres de l'opposition. Elle a consulté des légistes de Toronto, gens habiles, bien qu'une des opinions ainsi obtenues soit très difficile à comprendre. On nous a fait connaître une autre opinion de ce même légiste dans laquelle il omet la condition essentielle se rapportant à la question, n'en parle même pas du tout. Il ne s'agit pas de savoir quelle interprétation un tribunal pourra donner à cette stipulation ; mais il s'agit d'insérer quelques mots très simples qui mettront l'affaire hors de doute. Nous insistons pour qu'on ajoute trois ou quatre mots, tels que "faire l'acquisition et solder le prix" ; mais ces honorables messieurs se sont montrés très entêtés, si je puis me servir de cette expression ; et ils étaient tellement déterminés à n'accepter aucun avis de la part des députés de la gauche que, même quand l'occasion s'en offrit à eux, même lorsque le contrat de l'année dernière fut rejeté par le Grand Tronc et que cette compagnie demandait d'autres conditions, même alors, ils ne voulurent pas examiner les propositions que nous avions faites et ne voulurent pas ajouter des mots d'une plus grande précision. De même, dans le cas actuel, où il s'agit de déterminer les conditions d'un bail pour un laps de temps indéfini, d'un bail couvrant des propriétés d'une valeur de $30,000,000, ces messieurs laissent les choses en tel état qu'eux-mêmes ne sont pas en mesure de déclarer en cette Chambre,—et je défie tout député de la droite de l'affirmer sans équivoque,—que la rédaction de cette stipulation est claire, sans obscurité. Les termes dont on s'est servi manquent tellement de précision que, j'ose le dire, celui qui a rédigé ce passage ne se serait jamais servi de ces termes, s'il avait un seul instant songé à cette stipulation relative aux sept années sans loyer. S'il y avait songé, si ces messieurs du cabinet s'étaient donné la moindre peine pour se renseigner quant aux conditions du bail principal, ils n'auraient jamais été dire que la location intérimaire des sections ne se ferait pas à des conditions plus onéreuses que celles du bail principal. C'était courir au devant des coups, et nous pouvons apercevoir déjà dans la rédaction de cette stipulation, ce qui est observable du commencement à la fin de ces négociations, que toutes les propositions ont été faites par le Grand Tronc et acceptées par le gouvernement. Voyons un peu :

En attendant l'achèvement par le gouvernement de la division de l'est, la compagnie——

Remarquez bien: la compagnie——

—aura le droit de louer des commissaires——

La compagnie a le droit de prendre à bail pour $30,000,000 de propriétés et on ne peut la contraindre à le faire. Qui a inséré ces mots ? Ont-ils été suggérés par quelqu'un représentant le gouvernement ? inséré ces mots ? Ont-ils été soufflés par la partie qui réclamait ce droit. La compagnie aura droit de se faire accorder un bail et à des conditions qui ne seront pas plus onéreuses que celles du bail principal. Conçoit-on qu'une personne agissant au nom du peuple canadien se serait servie de ces mots : " lesquels termes ne devront pas être plus onéreux que ceux de la location de la division entière ", sachant qu'en vertu du bail principal il n'y avait aucun loyer à payer les sept premières années ? Ne se serait-elle pas servie d'autres mots que de ceux-là pour protéger le pays contre la perte de loyer qui pourrait en résulter pendant un, deux, trois, cinq, six ou sept ans. Assurément, M. l'Orateur, l'honorable député qui aurait employé un avocat pour lui préparer un document et qui se trouverait avoir été placé dans pareille situation dirait: Il me faut quelque autre avocat pour s'occuper de mes affaires ci-après. Le peuple, lui, va dire : Il nous faut un autre gouvernement pour voir à nos affaires.

Quelques DEPUTES : Ecoutez, écoutez.

M. BARKER : Ces honorables messieurs peuvent bien rire, mais le peuple ne rit pas, lui, vous pouvez en être convaincu. Nous prendrons nos mesures toutefois pour que le peuple ait l'occasion de rire le dernier, et nous verrons si ces messieurs auront le goût de rire quand ils auront à se défendre en public.

Quelques DEPUTES : Oh, oh.

M. BARKER : Si j'en juge d'après l'hilarité de l'honorable député de Selkirk et des autres députés de la droite, ils considèrent que cette affaire n'est qu'un simple badinage.

M. McCREARY: Presque tout votre temps se passe en badinages.

M. BARKER : Non seulement ai-je l'air de badiner aux yeux de l'honorable député; mais il juge que le sujet est sans importance.

M. McCREARY : Pas du tout.

M. BARKER : Le peuple canadien, je pense, ne sera pas de cet avis. L'honorable député (M. McCreary) connaissait si peu le présent bill que, jusqu'à ce soir, apparemment, il ne savait pas que le bill présenté par le Grand-Tronc-Pacifique à la dernière session avait en vue, du commencement à la fin, la construction d'une voie ferrée qui traverserait la ville de Winnipeg.

M. McCREARY : L'honorable député me permettra de le contredire. Il a dit que le projet primitif du Grand-Tronc-Pacifique visait à cela.

M. BENNETT : Le bill primitif.

M. BARKER : L'honorable député de Selkirk sait parfaitement bien que cette Chambre ne connaît rien d'un bill tant qu'il n'est pas présenté. Nous ne connaissons rien de ce qui est publié dans le " Globe ", de Toronto, ou de ce qu'ont pu dire le ministre des Douanes et deux de ses collègues en novembre 1902. C'est aujourd'hui que nous retrouvons cela, et que nous voyons que les amis de l'honorable député (M. McCreary) ont adopté ce qu'il appelle le projet primitif; il n'y trouvait pas un mot à redire.

M. CLARKE : Il n'a jamais dit un mot.

M. A. JOHNSTON : C'est déjà assez mal sans cela .

M. BARKER : Oui, c'est déjà assez mal, mais nous vous le montrerons encore plus clairement avant d'avoir fini. L'honorable député sait que le seul bill qu'on ait jamais présenté en cette Chambre, le bill auquel l'honorable député d'Hastings (M. Northrup) a fait allusion dans son discours, est un bill présenté durant la session dernière en vue de l'établissement d'un chemin qui traverserait Winnipeg. Il n'a jamais été présenté d'autre bill en cette Chambre ; mais l'honorable député ayant porté une accusation à ce sujet cherche à s'en tirer en disant : Oh, la la proposition primitive publiée dans le " Globe ", de Toronto, est celle qui a été soumise au parlement canadien ; c'était la proposition première, celle qui a été approuvée par le ministre des Douanes et, je crois aussi, par le secrétaire d'Etat et quelques autres, et je n'en doute pas, par l'honorable député de Selkirk (M. McCreary). Nous n'avons jamais entendu dire qu'il s'y fût opposé. La seule proposition que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ait jamais avancée dans le temps, c'est la proposition primitive, qui, lui-même le déclare, devait passer au nord du lac Winnipeg. Je ne sais si la ligne devait paser ou non au nord de ce lac. Je sais que c'était là la proposition primitive et l'honorable député de Selkirk déclare que la ligne en question devait passer au nord du lac Winnipeg. Il paraît avoir su où elle devait passer. Comment l'a-t-il appris ? Nous ne l'avons jamais entendu protester dans les journaux ou à la tribune contre la proposition première du Grand-Tronc-Pacifique. La seule proposition qui ait jamais été soumise à la Chambre avait en vue l'établissement d'une ligne devant passer par Winnipeg. Cette proposition, nous l'avons approuvée, et nous avons soin de dire que nous l'approuvons, sujette à la condition que toute subvention accordée par le pays à cet effet sera accompagnée de stipulations en vue de protéger nos propres ports maritimes et d'empêcher le détournement du trafic vers Portland. C'est là notre proposition ; c'a été là notre proposition de tout temps, et je voudrais savoir en quoi l'honorable député de Selkirk trouve notre attitude condamnable dans la circonstance. Je le répète, nous sommes très disposés à discuter l'article 3 du contrat, ou à en remettre la discussion à plus tard ; mais nous ne voulons pas qu'on croie un seul instant que nous sommes d'avis d'accepter une rédaction aussi peu claire pour un article de si grande importance au point de vue du pays, quand il serait possible d'insérer dans le bill que nous discutons des mots qui dissiperaient toute équivoque. Nous demandons instamment qu'en temps opportun il soit inséré dans le bill les dispositions requises pour que le pays soit assuré de retirer un bon intérêt sur sa mise de fonds.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre de la Justice propose-t-il que cet article soit réservé ? Je suis bien prêt à y consentir. Seulement, mon honorable ami voudra bien observer qu'abstraction faite de la question légale qui a été soulevée, il se trouve deux ou trois honorables députés qui ont quelque chose à dire au sujet de la teneur générale de l'article. Je suis bien prêt à consentir à ce que mon honorable ami désire faire, soit qu'il préfère continuer la discussion ou réserver l'article.

L'honorable M. FITZPATRICK : Ce sera comme ces messieurs de la gauche le désirent ; la chose m'est indifférente. Je suis entièrement à la disposition de la Chambre à cet égard.

M. R. L. BORDEN : En ce qui regarde la question de droit, j'acquiesce entièrement à la proposition de l'honorable ministre de la Justice. Nous pourrions peut-être discuter quelque autre question par rapport à cet article. J'aimerais à faire observer à l'honorable ministre de la Justice que si le bail doit être consenti par le gouvernement à la compagnie une fois toute la ligne parachevée, le bail de partie de la division de l'Est une fois complétée doit être consenti par les commissaires. Aucun droit de réglementation à cet égard n'est réservé, que je sache, à l'Exécutif. Etait-ce bien là ce que l'on avait à l'esprit ?

L'honorable M. FITZPATRICK : L'exploitation du chemin, en attendant le parachèvement, est réglementée par l'article 9 de l'acte de la session dernière. C'est simplement pour donner effet à cet article de l'acte que cette stipulation est insérée, afin de les autoriser à traiter avec la compagnie.

M. BENNETT : A combien de milles à l'est de Winnipeg estime-t-on que l'embranchement sur les ports du lac Supérieur va se raccorder à la ligne principale ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Je ne saurais le dire ; c'est une question pour un ingénieur, et tout dépendra de la topographie et du tracé.

M. BENNETT : Voilà six mois que les ingénieurs du Grand Tronc sont sur le chemin, et aucun des ministres n'est en état de nous dire où va se faire le raccordement entre la ligne principale et cet embranchement vers le lac Supérieur. C'est vraiment chose surprenante, et le ministre des Finances, cet après-midi, a certainement intéressé en même temps qu'étonné le comité en faisant cette déclaration. Le pays sera surpris de voir que le gouvernement s'intéresse si peu à l'affaire. La discussion de cette question a été très complète, et les ingénieurs doivent être en possession de ces renseignements. Je me rappelle que l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) qui, j'imagine, au point de vue des transports et plus particulièrement de la construction des chemins de fer, connaît le Nord-Ouest aussi bien que n'importe quel membre de la députation, a déclaré que, sur une distance de bien des milles à l'est de Winnipeg, le pays était virtuellement un plateau ou une prairie. Je ne connais pas le pays particulièrement, mais je me rappelle qu'en se dirigeant vers l'est à partir de Winnipeg, on traverse beaucoup de terrain plat. S'il est quelqu'un des ministres qui soit renseigné à ce sujet, voudra-t-il dire ce qui en est ? Nous en avons plusieurs ici présents, abstraction faite de ceux de l'Ontario et de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, qui n'y est jamais allé. Sur une distance de combien de milles à l'est de Winnipeg, le pays est-il plateau ou prairie ? Eh bien, M. le président, si aucun des ministres ne s'est intéressé suffisamment à la question depuis sept ou huit mois pour obtenir ce tout petit renseignement sur la géographie du pays, je m'en vais faire appel à un honorable député de la droite qui, je pense, en connaît quelque chose. Je me figurais que les ministres connaissaient quelque chose de ce pays. Je me figurais qu'ils s'étaient renseignés auprès des arpenteurs. Mais puisqu'il n'en est rien, je m'en vais m'adresser à d'autres. L'honorable député de Selkirk voudra-t-il dire à combien de milles à l'est de Winnipeg, à son avis, le pays peut être classé comme plateau ou prairie ?

M. McCREARY : La frontière entre Ontario et le Manitoba est à 100 milles ou 101 milles à l'est de Winnipeg en suivant la ligne du Canadien du Pacifique. Sans doute, le chemin de fer dévie, à partir de Winnipeg, dans la direction du nord-est, jusqu'à Selkirk-est. J'imagine que le Grand-Tronc-Pacifique se trouverait à traverser ce que l'on considère un plateau ou une prairie sur un parcours de 100 milles à l'est de Winnipeg.

M. BENNETT : Nous devons de la reconnaissance à l'honorable député pour nous avoir fourni ce renseignement. Il nous en a dit plus que n'a pu nous dire aucun des ministres. Voudra-t-il maintenant nous dire quelle est la nature de la section de 100 milles à l'est de ce plateau ?

M. McCREARY : Je ne connais rien des cent milles qui suivent.

M. CLARKE : L'honorable député ne possède donc de renseignements que sur les cent premiers milles à l'est de Winnipeg?

M. BENNETT : Le député de Selkirk pourrait-il nous dire à combien de milles l'embranchement se dirigeant vers la tête du lac Supérieur déviera du tronc principal ?

M. McCREARY : Nul autre qu'un ingénieur ne pourrait donner pareil renseignement, après avoir parcouru la route.

M. BENNETT : Voilà une fiche de consolation, en vérité. Ils sont là quinze ministres, muets, paralysés, affolés. Pas un seul d'entre eux ne peut nous éclairer et force nous est bien de compter sur la courtoisie du député de Selkirk, pour obtenir les renseignements voulus. J'ignore à combien de milles à l'est de Winnipeg cet embranchement déviera: le député de Selkirk pense-t-il que ce sera à 300 milles de Winnipeg ?

M. McCREARY : A peu près.

M. BENNETT : Le député de Selkirk en convient à trois cents milles à l'est de Winnipeg, la ligne se dirigera dans la direction du sud vers la tête du lac Supérieur. Le ministre de l'Intérieur en outre, a déclaré qu'il ne se transportera pas un volume considérable de grain par la voie des lacs. Ainsi, c'est entendu, le député de Selkirk (M. McCreary), en l'absence du député de Norfolk-nord (M. Charlton) est l'expert du gouvernement en matière de chemin de fer, le remplaçant du ministre des Chemins de fer, le seul oracle accrédité du côté ministériel, le seul qui soit personnellement au courant des choses de ce pays, bien que le vif intérêt qu'il porte à la question ait dû le porter à se renseigner auprès des ingérieurs géographes de la Compagnie du Grand Tronc.

M. CLARKE : Le député de Selkirk est la doublure du ministre de l'Intérieur.

M. BENNETT : Non, je ne saurais me ranger à cet avis; car le ministre de l'In-

térieur refuse de nous éclairer, tandis que le député de Selkirk s'y prête volontiers. D'après l'expérience du passé, les transports de la masse du grain se font, de Superior City ou de Duluth à Buffalo ou à Montréal, pour exportation. Les journaux affirment qu'au début de la saison, alors que les taux d'assurance sont très élevés, on a affrété des vaisseaux pour transporter le grain, de la tête des lacs à Montréal, à cinq cents le boisseau. Dans le cours de l'été le prix ne sera que de 3 cents, parce que les vaisseaux, se dirigeant actuellement vers le nord avec des cargaisons de houille, réalisent des prix supérieurs à ceux qu'ils recevront plus tard.

M. McCREARY : Il n'en est pas ainsi. Les vaisseaux hivernant à Duluth ou dans les ports du lac Supérieur, et qui peuvent transporter 6,000,000 de boisseaux, font leurs transports à des prix inférieurs à ceux qu'ils recevront plus tard.

M. BENNETT : Je ne saurais me ranger à l'avis de l'honorable député. Le ministre de la Justice a admis l'autre jour que, l'été dernier, le transport du blé s'est effectué de l'extrémité des lacs à Montréal ou à Québec, pour 3 cents le boisseau. A tout événement, l'honorable député (M. McCreary), l'expert du gouvernement en matière de chemins de fer, nous a déclaré que cette ligne latérale se dirigeant vers le lac Supérieur sera construite à 300 milles à l'est de Winnipeg, et il ajoute que sur ce parcours il y a 100 milles de prairie. L'expérience prouve que dans la section des prairies, on peut construire trois ou quatre milles de voie ferrée par jour, et ainsi les cent premiers milles seraient parachevés en quatre ou cinq semaines, si on pousse les travaux avec vigueur. On peut inférer de là que, dans une période de 12 mois environ, on aura construit 300 milles de chemin de fer à l'est de Winnipeg. Le député de Selkirk se range-t-il à cet avis?

M. McCREARY : Je ne suis pas un ingénieur de chemin de fer. Poursuivez votre discours.

M. BENNETT : Nous sommes les obligés de l'honorable député (M. McCreary), parce qu'il est la seule autorité que les députés de la gauche puissent consulter. Peut-être voudra-t-il bien relire les vieux articles du " Globe " et y puiser quelques renseignements qu'il nous communiquera plus tard. Au dire du ministre de l'Intérieur, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique compte atteindre la tête du lac Supérieur, pour y effectuer le transport des grains, et s'il faut ajouter foi aux paroles du premier ministre, cette compagnie espère récolter dans la province d'Ontario même les transports les plus rémunérateurs. Comme elle exploite déjà une ligne se dirigeant vers North-Bay il est donc fort probable qu'elle construira aussi rapidement que possible les deux cents milles d'embranchement de North-Bay, se raccordant avec le tronc principal et alors elle tiendra à ce que la ligne se dirigeant vers Winnipeg se construise avec toute la diligence voulue. Je ne crains pas de prédire que longtemps avant que cette ligne atteigne quelque point au nord de North Bay, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique aura établi une ligne du lac Supérieur à Winnipeg. En portant la parole aujourd'hui, le ministre des Finances a voulu se créer des armes que, de concert avec ses partisans, il pourra utiliser, au cours de la campagne électorale, dans les provinces maritimes. Il affirme que toutes les parties du réseau devront se construire simultanément et si les sections du réseau à l'est de Winnipeg sont en cours de construction, les sections au nord de Trois-Rivières et de Montréal jusqu'à Québec et Moncton, se construiront simultanément. Le ministre des Douanes, toutefois, n'a pas jugé à propos de souscrire à la déclaration du ministre des Finances à cet égard. Je défie le ministre des Doaunes de le faire. Si je ne me trompe, il n'est pas chaud partisan du projet, pour le moment. Tout récemment, il a parcouru quelques comtés de la province d'Ontario et les populations de ces comtés, quand il leur a fait l'exposé de ce projet, ne lui ont fait un accueil bien moins cordial que celui que les députés ministériels lui font ici. Au cours de tout ce débat pas un seul ministre d'Ontario n'a osé dire un mot en faveur de cette proposition; et je le répète, le ministre des Douanes n'osera pas souscrire à la déclartion du ministre des Finances affirmant que du moment que ce projet de loi sera sanctionné, les entreprises de construction seront adjugées sur tous les points du réseau, de Moncton dans l'est, jusqu'à Winnipeg dans l'ouest. Le ministre des Douanes ne saurait prêter son assentiment à pareille déclaration, car il se trouve dans la même situation que le directeur général des Postes et les autres ministres d'Ontario. Ils sont actuellement à fourbir leurs armes pour la campagne électorale dans la province d'Ontario; le ministre des Douanes est trop prudent et trop rusé pour prendre la parole et prêter son appui à la déclaration faite cet après-midi par le ministre des Finances; puis quand viendra l'appel au corps électoral, l'automne prochain, l'honorable ministre et ses partisans de cette province, au lieu de citer les paroles du ministre des Finances déclarant que les travaux de construction se feront simultanément d'une extrémité à l'autre du réseau, préféreront citer le rapport des directeurs de la Compagnie du Grand Tronc déclarant que la construction de la section de l'est est prématurée.

Le ministre des Douanes n'a pas osé desserrer les dents au cours de ce débat, et c'est un fait de notoriété publique que plusieurs députés de la province d'Ontario sont hostiles à cette proposition. A mon avis, le ministre des Douanes est fort tiède à l'endroit de ce projet. Il le comprehend, ses

partisans ne sauraient se montrer fort enthousiastes au sujet de l'accueil que, de concert avec quelques-uns de ses collègues, il a fait à cette proposition. Dans la province d'Ontario les ministres tiendront peut-être à invoquer les paroles prononcées l'autre jour par M. Ross devant la législature de cette province, lorsqu'il a déclaré que somme toute, ce réseau transcontinental serait la maîtresse ligne tributaire d'Ontario, puisque la Compagnie du Grand Tronc se propose de construire une ligne sur North-Bay où elle effectuerait son raccordement avec tout son réseau d'Ontario. Quant aux ports situés sur les lacs, puisque tous les transports de grain du Nord-Ouest se dirigeaient vers l'extrémité du lac Supérieur, ces grains s'expédieront par la voie des différentes villes du pays qui bénéficient de l'industrie des transports. En réalité, le gouvernement entend tirer tout le parti possible de cette question, au cours de la prochaine campagne électorale et à mon avis, la chose ne saurait faire doute, l'article en question est rédigé de façon à donner virtuellement carte blanche à la Compagnie du Grand Tronc. Il ressort clairement de cet article que les commissaires auront leurs franches coudées et puisque la compagnie doit jouir de l'usage du chemin de fer, à titre gratuit, pendant sept ans, il est évident qu'elle pourra utiliser à pareil titre toutes les sections du réseau qui seront parachevées. Quand les 300 milles à l'est de Winnipeg auront été construits, la Compagnie du Grand Tronc pourra pousser la construction de son embranchement sur Port-Arthur; et cet embranchement une fois terminé, elle pourra devenir usagère de cette partie du réseau, à titre presque gratuit. Le ministre de la Justice comprend si bien les nombreuses défectuosités de cet article qu'il a demandé à la Chambre de le laisser en suspens pour le moment, et cela, sans doute, dans le but de le modifier et de le corriger.

Article 4 de l'annexe.

Le vingt-huitième paragraphe dudit contrat est modifié par la radiation des mots suivant le mot "cas," dans la septième ligne, et l'insertion, en leur et place, des mots suivants : "relativement à la section des prairies, dépasser treize mille dollars par mille de son parcours, et cela, bien que les soixante-quinze pour cent du coût de la construction puissent avoir dépassé ladite somme de treize mille dollars par mille.

L'honorable M. FITZPATRICK : Le traité primitif stipule, relativement à la section des montagnes, que le gouvernement prêtera son concours financier jusqu'à concurrence de 75 pour 100 du coût, n'excédant pas $30,000 le mille. De cette modification du traité primitif découle une obligation pour le gouvernement: c'est la garantie des obligations jusqu'à concurrence de 75 pour 100 du coût de la construction de la section des montagnes, sans aucune restriction.

M. BENNETT.

M. BAKER : Voilà un des articles les plus importants de cette énonnante convention, dont les stipulations semblent si anodines. D'après les stipulations du contrat primitif intervenu en 1903, le gouvernement s'est engagé à accorder la garantie de l'Etat jusqu'à concurrence de 75 pour 100 du coût de la construction de la section des montagnes, mais le coût ne devait pas dépasser $30,000 par mille. Le gouvernement s'engagea à accorder la garantie de l'Etat jusqu'à concurrence de 75 pour 100 du coût de construction de la section des prairies, d'une façon subordonnée à un maximum de $13,000 par mille. Voici ce qu'il y a de singulier dans la modification apportée au traité primitif par cette convention supplémentaire: c'est que pour la section du réseau où le maximum serait en toute probabilité supérieur à 75 pour 100, le maximum reste intact. S'il faut en juger d'après le silence dans lequel s'est retranché le député de Selkirk (M. McCreary) il y a une semaine, quand on lui adressa cette question, on ne saurait douter à mon avis que la somme de $13,000 le mille pourvoit amplement aux trois quarts du coût de construction de la section des prairies. La compagnie estimant avoir gagné son point ici, s'est abstenu de toute nouvelle demande. Mais lorsqu'il s'agit de la section dont le coût, de l'avis de la compagnie, dépassera le maximum, elle demande au gouvernement de modifier le traité et d'en éliminer la clause restrictive de $30,000 le mille et de s'obliger à payer 75 pour 100 du coût de construction, y compris l'intérêt au cours des travaux de premier établissement, quel que soit le chiffre de cet intérêt. Là où elle estime qu'elle n'a rien à gagner par l'élimination du maximum, elle n'y touche point. Mais quand elle est convaincue que la somme de $30,000 le mille ne suffirait pas au paiement des trois quarts du coût de construction, elle demande au gouvernement d'éliminer le maximum, et ce bon gouvernement d'opiner du bonnet, comme il est coutumier de la chose, chaque fois que la compagnie formule une demande. Mais, me demandera-t-on, qui nous dit que l'élimination de ce maximum de $30,000 le mille porte une grave atteinte aux obligations du pays? Eh bien, voici la preuve la plus éclatante de l'exactitude de mon allégation. Depuis que les autorités de la Compagnie du Grand Tronc ont commencé à élaborer ce rojet, le chef de l'exploitation et le conseil des directeurs se sont donnés la peine d'étudier soigneusement les anciens travaux d'exploration et d'arpentages effectués il y a nombre d'années par le gouvernement canadien et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique dans la contrée en question jusqu'au goulet de la Butte, ou aux autres ports du Pacifique vers lesquels ce réseau se dirigera probablement.

Le président de la Compagnie du Grand Tronc a été en mesure de signaler la su-

périorité de ce tracé, d'après les études d'exploration effectuées, ainsi qu'il l'a déclaré, au coût de $3,000,000 par le gouvernement fédéral. Les lumières que la compagnie a puisées dans ces études topographiques lui ont permis de déterminer avec assez de précision le coût probable de la construction de la section des montagnes. Ceux qui ont lu le compte rendu de l'assemblée en question publié dans le " Railway News ", ont sans doute observé avec quel soin et avec quelle prudence sir Charles Rivers-Wilson a discuté devant ses actionnaires la question du coût de construction de ce réseau. Il a eu bien soin d'abaisser autant que possible le chiffre des obligations de la Compagnie du Grand Tronc. Il a saisi toutes les occasions favorables qui se sont présentées pour réduire le chiffre des devis de M. Allen et faire observer à ses actionnaires qu'il était inutile de tenir compte du coût du matériel roulant, et cela, tout en leur signalant le chiffre peu élevé des obligations globales de la Compagnie du Grand Tronc. Il avait tout l'intérêt possible à réduire au plus bas chiffre possible ces estimations, et il n'a pas manqué de le faire. Il a déclaré à ses actionnaires que le coût de construction de la section des montagnes atteindra le chiffre de $50,000 par mille et il a ajouté à cette somme, à titre d'item figurant au coût de construction, les trois années d'intérêt à 4 pour 100, ce qui porte le coût de construction de la section des montagnes à $56,000 par mille.

Nous ne saurions surestimer la valeur de l'avis émis par M. Hays et le personnel de la Compagnie du Grand Tronc de Montréal, au sujet du coût probable de cette section. Ces messieurs ont prouvé que cette somme de $30,000 par mille ne saurait faire face aux trois-quarts des $56,000 par mille, somme représentant le coût de construction, d'après leur estimation. Dans ce but, c'est une garantie de $42,000 en chiffres ronds, qu'il lui fallait obtenir; car, bien que la Compagnie se contentât de la garantie de $13,000 pour la section des prairies, garantie qui, à ses yeux, suffirait amplement à ses besoins, elle a bien eu soin de s'adresser au gouvernement et de lui dire : Il faut modifier l'article en question : il faut en éliminer la clause qui limite à $13,000 la garantie de l'Etat; il faut engager à donner la garantie de l'Etat jusqu'à concurrence de $42,000 le mille. Ce n'est pas tout.

La Compagnie du Grand Tronc a apporté toute l'adresse et tout le soin possible à la rédaction de cet article. Je le répète, toutes les démarches prises par les autorités de la Compagnie du Grand Tronc mettent bien en relief l'astuce, l'habilité des autorités et le soin minutieux qu'ils prennent de tous les détails. La Compagnie du Grand Tronc le sait parfaitement, en engageant le gouvernement à porter le chiffre de la garantie de l'Etat, de $30,000 à $40,000 le mille, non seulement le pays se grève d'une nouvelle obligation résultant de l'augmentation du capital, mais en outre, comme conséquence de cette modification, il s'engage à verser l'intérêt sur cette augmentation de capital pendant sept ans, sans aucun recours. Non seulement nous faisons don à la Compagnie de cette garantie supplémentaire de $12,000 par mille sur un parcours de 500 milles, mais nous consentons à payer l'intérêt sur ces $12,000 par mille. Nous nous engageons à verser l'intérêt sur ces $6,000,000 pendant 7 ans, et cela sans recours.

Voilà l'article d'apparence bien anodine qu'on nous demande d'adopter en ce moment. En saisissant la Chambre de ces résolutions le premier ministre nous a dit quelles sont de si mince importance que, n'était le désir bien connu des députés de la gauche de faire de l'opposition quand même, il aurait pensé qu'on les adopterait sans conteste. Ce que je tiens à signaler à la Chambre, c'est la rédaction des articles de cette convention, et je m'étonne que le ministre de la Justice, le seul des ministres, probablement, qui comprenne parfaitement la nature de ces stipulations et qui en connaît certainement les conséquences, ne nous a pas franchement exprimé sa pensée, comme il en avait le devoir, sur les conséquences découlant de ces articles relativement aux stipulations du contrat primitif.

M. R. L. BORDEN : Avant l'adoption de cette motion, le ministre de la Justice devrait soumettre à la Chambre un état évaluatif du coût supplémentaire qu'entraînent les modifications de la convention, pour la construction de la section des montagnes.

Mr. FITZPATRICK : Il faudra étudier cela.

M. R. L. BORDEN : Peu importe la réponse du ministre, pourvu que nous obtenions le renseignement désiré. Le seul renseignement obtenu jusqu'ici nous est venu du ministre de l'Intérieur, qui semble croire que cette modification du contrat ne grèvera pas le pays d'un seul dollar de plus.

A la page 807 de l'édition revisée des "Débats," il a dit, en parlant de moi :

> Mon honorable ami a fait une courte allusion à la modification apportée au contrat relativement à l'abolition de la limite de notre responsabiilté quant au coût de la construction, dans la section des montagnes. Il a dit un mot aussi du changement dans la nature de notre recours au cas où la compagnie ferait défaut.

Il a ajouté, un peu plus loin :

> Pour notre part, nous avons conçu ce projet avec l'intime conviction qu'il aura des résultats heureux sous tous les rapports et contribuera à la grandeur du pays, et nous sommes prêts à donner à ces actionnaires hésitants la preuve de notre confiance en remplaçant les anciennes restrictions du contrat par d'autres qui n'auront d'application qu'en cas d'un insuccès que nous ne prévoyons pas.

Il est donc évident que le ministre de l'Intérieur croyait alors que les modifications apportées à cet article, et affectant la garantie de la section des montagnes, ne coûteraient pas un seul sou au pays.

M. SIFTON : L'honorable député interprète tout cela à sa façon.

M. R. L. BORDEN : J'aimerais bien à savoir quelle autre interprétation on peut y mettre. L'honorable député d'Annapolis (M. Wade) vint après le ministre de l'Intérieur et exprima exactement le même avis. Il a dit à ce sujet, à la page 880 des " Débats " :

Pour ce qui est de ces messieurs, je désire déclarer que le contrat amendé ne coûtera pas au pays un seul sou de plus.

Mon honorable ami de Hamilton (M. Barker) a démontré jusqu'à l'évidence, qu'en mettant les choses au pis, le ministre de l'Intérieur ne se trouvait à découvert que d'un peu plus de quatre à quatre millions et demi de dollars quand il s'exprimait de la sorte, et que l'honorable député d'Annapolis avait aussi également tort. On n'a pas essayé le moins du monde de contredire les chiffres que mon honorable ami de Hamilton a soumis à la Chambre. D'ailleurs, c'eût été là une tâche impossible. Le ministre de l'Intérieur a déclaré que je pouvais m'en rapporter à ses paroles. Je vais relire le passage en question, afin qu'on sache exactement ce qu'il en est :

Nous sommes prêts à donner à ces actionnaires hésitants la preuve de notre confiance, en remplaçant les anciennes restrictions du contrat par d'autres qui n'auront d'application qu'en cas d'un insuccès que nous ne prévoyons pas.

Si cela veut dire quelque chose, c'est bien ce que j'ai dit. Si mon honorable ami le ministre de l'Intérieur l'entend d'une autre manière, nous aimerions bien savoir ce que c'est. Il dit que nous faisons disparaître l'ancienne restriction, et que nous la remplaçons par une nouvelle ne pouvant entrer en vigueur qu'en cas de défaut. Mais il est évident que ce n'est pas là l'effet du contrat. Je viens donc demander au ministre de l'Intérieur de répondre à l'argument invoqué par mon honorable ami de Hamilton (M. Barker), argument tendant à démontrer que l'honorable ministre se trompe de quelque chose comme $4,500,000.

M. NORTHRUP : Les honorables membres de cette Chambre se rappelleront sans doute que quand le contrat était en discussion l'année dernière, le ministre des Finances a pris la Chambre et le pays par surprise en déclarant que ce chemin de fer nous coûterait environ $8,000,000—c'est-à-dire que, en versant $8,000,000 entre les mains d'un syndicat, nous aurions été déchargés de toute responsabilité à cet égard. Si l'on considère que c'était là une déclaration en quelque sorte officielle, et que plusieurs honorables députés de la droite n'ont dû voter en faveur de cette mesure que parce qu'on ne leur parlait que de ces huit millions——

Une VOIX : Treize millions.

L'honorable M. FIELDING : Cela ne fait qu'une différence de cinq millions.

M. NORTHRUP : Je ne crois pas me tromper. Le premier ministre a bien estimé à $13,000,000 le coût total de l'entreprise, mais le ministre des Finances a abaissé ces chiffres à $8,000,000. Bien plus, l'honorable ministre nous a dit qu'il pourrait prendre ces huit millions sur son surplus de l'année dernière et les verser aux mains d'un syndicat, et que cela suffirait pour nous mettre en mesure de pouvoir faire face à toutes nos obligations. Si l'on considère les changements effectués par cette petite modification, dans l'article qui nous est en ce moment soumis, on voit que si la section des montagnes a 500 milles de longueur, et si, en s'en rapportant aux chiffres de l'honorable député de Hamilton, le changement effectué pour la garantie augmente les obligations du gouvernement de $12,000 par mille, on voit, dis-je, que le gouvernement se trouverait prendre à sa charge une augmentation de $6,000,000. Personne ne contestera, je crois, que la compagnie n'est pas tenue à un seul sou d'intérêt durant sept ans, et que ce paiement d'intérêts est laissé à sa discrétion durant trois autres années. Ainsi, le pays se trouve responsable de cet intérêt pendant dix ans. Le ministre des Finances doit voir qu'une très forte partie de la dépense originale, ainsi qu'il l'a établi lui-même, aura pour cause le changement dans ce seul article du contrat. Quand nous voyons que les hommes d'affaires du Grand Tronc—le président, l'administrateur—délégué en ce pays, et tous les membres du conseil, c'est-à-dire en réalité tous ceux qui sont passés maîtres en ces matières —consentaient à accepter le contrat signé—l'année dernière et limitant la garantie à $30,000 par mille, que devons-nous penser d'un gouvernement qui, pour le seul plaisir de rassurer des actionnaires, foulent aux pieds les droits de ce pays en augmentant à ce point les charges qui nous incombent. Si on en juge par le ministre de l'Intérieur—et celui-ci doit en connaître aussi long que qui que ce soit—on paraît même ne pas croire qu'on demandera au pays de payer un seul sou de plus. Il serait intéressant de savoir si le ministre de la Justice pourrait nous nommer un seul de ses collègues, à partir du premier ministre lui-même, qui ait la moindre idée de ce que peuvent représenter ces changements.

M. R. L. BORDEN : Nous assistons ce soir à un spectacle vraiment extraordinaire. Quand je demande en cette Chambre à l'un des ministres de nous dire s'il sait qu'il s'en faut d'environ quatre millions et demi de dollars que son état estimatif soit exact, il n'a pas un seul mot à nous répondre. Il ne peut pas y avoir le moindre doute sur la signification qu'il convient d'attacher à ses

paroles. Il nous a dit que les nouvelles dispositions ne seraient mises en vigueur qu'en cas de non-paiement. On a pu démontrer que ces dispositions viendront en vigueur même s'il n'y a pas défaut, et le résultat du changement sera d'augmenter les charges du pays d'environ $4,500,000. Et le ministre de l'Intérieur se contente de nous dire que nous sommes bien libres d'interpréter ses paroles à notre façon, et le député d'Annapolis (M. Wade) n'est pas en ce moment à son siège pour défendre l'attitude qu'il a prise quand il a annoncé bien catégoriquement que les obligations supplémentaire ne nous feraient pas débourser un seul sou de plus. Ne se trouvera-t-il donc pas un ministre pour nous répondre? Assurément, quand mon honorable ami de Hamilton (M. Barker) nous soumet toutes ces considérations qu'il a mûrement pesées, et qu'il annonce qu'il est prêt à les défendre, l'un des ministres devrait nous démontrer que nous sommes dans l'erreur, ou bien on devrait venir s'excuser d'avoir pu dire des choses, sur la foi de déclarations ministérielles, qui sont aptes à nous induire en erreur.

L'honorable M. FIELDING : En supposant que les chiffres de l'état estimatif soumis par l'honorable député de Hamilton soient exacts, je ne me sens nullement porté à les contester. Il nous faut cependant reconnaître que nous avons atteint la limite, si je puis ainsi m'exprimer——

Quelques VOIX : Oh ! oh !

L'honorable M. FIELDING : Je donne à ce mot un sens des plus anodins—de $30,000 par mille pour la section des montagnes, jusqu'aux trois-quarts du coût, quel que puisse être ce coût. Et si le coût, y compris l'intérêt,, s'élève à $56,000 par mille,ainsi que le prétend l'honorable député, alors évidemment les trois-quarts seront $42,000 par mille, au lieu de $30,000 tel que stipulé par le premier contrat. Nous avons à garantir cela, et nous avons à payer l'intérêt de sept ans sur la différence. J'ai déjà dit cela l'autre soir en réponse à mon honorable ami, et s'il se trouve quelqu'un pour interpréter le contrat différemment, je ne suis certainement pas du même avis que celui-là.

M. OSLER : "Dans le royaume des aveugles, les borgnes sont rois," dit-on, ce qui nous porte à supposer que les membres du gouvernement doivent y voir maintenant plus clair que l'année dernière. A la dernière sesssion, le ministre des Finances et le premier ministre avaient pu nous établir jusqu'au dernier dollar ce qu'il en coûterait au pays pour mener ce projet à bonne fin. Mais on s'est aperçu, depuis, que ces calculs ne laissaient pas d'être quelque peu fantaisistes. On a passé un nouveau contrat qui a changé pour ainsi dire les choses du tout au tout. Je crois qu'il ne serait que juste de demander au ministre des Finances, à titre de ministre ayant charge des obligations financières du pays, de montrer la même franchise que l'année dernière, alors qu'il a annoncé à la Chambre, avec toute l'autorité que lui donne sa haute position, la limite des obligations auxquelles ce pays était tenu par le contrat. La gauche de cette Chambre a raison de croire que les changements apportés au contrat sont loin d'être aussi insignifiants que l'a dit le premier ministre. Au contraire, ces changements sont importants, excessivement importants même, et il s'en dégage comme une sorte d'inconnue qui nous cause de plus vives alarmes. Je répète donc qu'il ne serait que juste que le ministre des Finances vînt nous exposer en quoi peuvent précisément consister les nouvelles responsabilités qu'entraînerait l'adoption de ce projet.

L'honorable M. FIELDING : La nouvelle responsabilité à la charge du pays se borne, si je ne me trompe pas, à cette clause et à celle où il est question de la garantie pour les actions émises à 3 pour 100 ou à un taux plus élevé. Le calcul qu'on me demande de faire ne présente aucune difficulté. Je serai heureux de me rendre à cette demande, et je soumettrai ces chiffres plus tard. Mais, en attendant, mon honorable ami (M. Osler) peut fort bien établir tout cela lui-même.

M. OSLER : J'aimerais à avoir les chiffres du ministre des Finances, car ces chiffres auraient un caractère officiel et on pourrait au besoin les invoquer.

L'honorable M. FIELDING : Il est possible que je puisse me rendre aux désirs de mon honorable ami, avant que nous en ayons fini avec ce sujet. En attendant, je ne crois pas avoir compris qu'il ait mis en doute l'exactitude des chiffres que j'ai soumis l'année dernière. L'honorable député dit que la situation est changée cette année. La situation n'est certainement pas la même ; il n'est pas besoin d'être un aigle pour découvrir cela. La compagnie du Grand Tronc a refusé de sanctionner le premier contrat, et nous avons dû considérer si nous devions accorder à cette compagnie une garantie des trois quarts sur le coût de la section des montagnes, ou bien abandonner toute l'entreprise. C'est là où est la différence—je ne dis pas que cette différence soit insignifiante—entre le contrat de cette année et celui de l'année dernière. Laissez-moi ici faire remarquer que l'honorable député de Hastings-est (M. Northrup) a cité comme venant de moi certaines affirmations que je n'ai pas faites. J'ai bien peur qu'il ait alors confondu deux choses sans le vouloir, c'est-à-dire le coût de la construction du chemin et le coût des obligations que le pays va être appelé à assumer en vertu de ce nouveau contrat. Ce sont là deux choses entièrement différentes. Je n'ai pas dit que le chemin pourrait être construit pour 8, ou 13 ou 14 millions de dollars, mais j'ai donné un état estimatif de ce que serait la part du gouvernement, en supposant que le Grand Tronc

remplirait ses obligations. Tous mes chiffres reposaient sur cette supposition, et on a, sans le vouloir, trompé le public, en répandant le bruit, dans cette Chambre et dans les journaux, que j'avais dit que ce chemin pourrait être construit pour $14,000,000 ou $15,000,000. Je n'ai rien dit de la sorte.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas dit, non plus, que mon honorable ami s'était ainsi exprimé.

L'honorable M. FIELDING : Mes remarques ne s'appliquent pas à l'honorable leader de l'opposition. Mais plusieurs orateurs se sont plu à répéter que le ministre des Finances avait dit que ce chemin coûterait de 13 à 14 millions, puis ils ont cherché à établir combien cela pouvait représenter par mille. J'ignore si on a dit ces choses sérieusement, mais s'il en est ainsi je me permettrai d'attirer l'attention sur la différence importante qu'il y a entre le coût de la construction d'un chemin, représentatnt les frais réels de construction, quels que soient ceux qui sont chargés des travaux, et les obligations que le gouvernement devra assumer en supposant que le Grand Tronc fasse sa part de l'entreprise. Mes chiffres étaient basés sur la supposition que le Grand Tronc exécuterait son contrat, et paierait à la fois son intérêt et son loyer. Mais il est inutile que je m'attarde à tout cela plus longtemps, et je me ferai un plaisir de modifier mes chiffres et de vous les soumettre plus tard. Je n'ai certainement jamais commis l'absurdité de dire qu'un chemin de fer traversant tout le continent, et ayant une longueur de 3,000 milles, pouvait être construit pour $13,000,000 ou $14,000,000.

M. BARKER: Je ne crois pas qu'on puisse m'accuser d'avoir répété pareille chose. Je crois avoir parfaitement saisi ce que voulait dire l'honorable ministre des Finances, et d'après sa déclaration de ce soir je suppose qu'il a voulu laisser entendre que les $13,000,000 en question constituaient le montant auquel il estimait la perte probable pour l'intérêt et les opérations financières.

L'honorable M. FIELDING : Non, je ne considère pas qu'il y ait une perte quelconque. Tout cela représente le montant qui va nous en coûter pour retirer un bénéfice quelconque de la construction du chemin.

M. BARKER : J'ai compris que l'honorable ministre avait dit qu'afin d'obtenir ce contrat et tous les avantages pouvant en résulter, le pays aurait à dépenser $13,000,000 en bel argent. Est-ce bien cela ?

L'honorable M. FIELDING : C'était là l'estimation, l'année dernière, en chiffres ronds.

M. BARKER : Alors, d'après cet état estimatif, le contrat de l'année dernière, qui était pourtant moins onéreux que celui de cette année, devait coûter au pays $13,000,000 en argent, tout simplement pour la partie financière. Je ne crois pas que ce soit ainsi que l'honorable ministre ait fait voir les choses. Je sais bien que c'est là la stricte interprétation qu'il convient d'attacher à ces paroles, mais je suis sûr que 999 personnes sur 1,000 ont compris que l'honorable ministre voulait dire que les seules et véritables obligations assumées en toute cette affaire par le pays ne s'élevaient qu'à $13,000,000. J'ai maintenant fait avouer à l'honorable ministre que nous étions prêts à payer $13,000,000, pris dans les goussets du public, pour ce simple parchemin.

L'honorable M. FIELDING : Nous avons maintenant ce parchemin, et nous n'avons pas encore déboursé un seul sou.

M. BARKER : Dès l'instant où ce document était signé, et dès l'instant où le Grand Tronc et ce parlement le ratifiaient, on pouvait considérer l'argent comme envolé.

L'honorable M. FIELDING : Il ne s'est pas encore envolé.

M. BARKER : Ce pays est tenu de faire face à ses obligations. Pour ce contrat même qui ne valait pas, s'il faut en croire ces honorables messieurs, le papier sur lequel on l'a écrit, on était prêt à payer $13,000,000. Je me demande si l'honorable ministre a pris la peine, depuis qu'il a en main ce nouveau contrat supplémentaire, de se demander combien il lui faudrait ajouter à ses $13,000,000 de l'année dernière, afin d'établir l'état estimatif de ce qu'il en coûtera au pays pour ces deux parchemins.

L'honorable M. FIELDING : Je serai heureux de pouvoir rendre ce service à mon honorable ami, et il s'apercevra alors que cette différence ne représente pas de quoi fouetter un chat. Quand mon honorable ami prétend que j'ai dit qu'il nous en coûterait $13,000,000 pour ce simple parchemin, on pour le simple lancement de l'affaire sur le marché financier, je ne comprends pas ce qu'il veut dire. Les chiffres que j'ai donnés indiquent que nous allons prêter ou avancer, sous forme de garantie pour ce chemin, l'argent que nous allons dépenser pour la section de l'est et la garantie sur la section de l'ouest, en tant que nos engagements soient d'accorder ici 7 ans d'intérêt—et ce sont là, pour ainsi dire, tous nos engagements—j'ai entrepris, dis-je, de démontrer ce que représente cet intérêt de 7 ans, et quel montant d'argent, si on le mettait immédiatement de côté, nous mettrait à même de faire face à toutes nos obligations, en supposant, comme je l'ai dit il y a un instant, que le Grand Tronc remplirait ses engagements. Bien entendu, toute personne endossant un billet est responsable indirectement pour le plein montant, mais il ne s'ensuit pas qu'elle doive le payer en entier.

M. CLARKE : Généralement.

L'honorable M. FIELDING : Je crains que mon honorable ami (M. Clarke) n'ait affaire

à de mauvaises pratiques. Les chiffres que j'ai cités n'ont pas été contestés avec succès l'an dernier, et avant la fin du débat je vais les reviser de manière à ce qu'ils puissent se lire dorénavant à la lumière de la convention. Ils représentaient la valeur actuelle de la somme qu'il nous faudrait payer pour notre intérêt de sept années. Si la Compagnie du Grand Tronc fait faillite, si tout s'en va au diantre et si tout s'effondre, il nous faut payer tout le montant.

M. CLARKE : Quelle est la somme totale qui doit être garantie par le gouvernement?

L'honorable M. FIELDING : Autant que je puis me rappeler, la somme que j'ai mentionnée comme représentant la valeur actuelle des sept années d'intérêt, était entre $13,000,000 et $14,000,000. Je crois qu'avant la fin du débat je pourrai démontrer que la différence entre cette somme et la somme que nécessitera le contrat actuel n'est pas aussi énorme que mon honorable ami le prétend.

M. CLARKE : Quelle est l'estimation du coût de la division de l'est?

L'honorable M. FIELDING : Autant que je me rappelle, je l'ai estimé à $64,000,000. Ceci, plus l'intérêt sur la construction, s'élèverait à $71,000,000 ou $72,000,000.

M. CLARKE : Quelle est l'estimation du coût de la division de l'est?

L'honorable M. FIELDING : Je n'ai pas les chiffres sous la main—naturellement, ils ont été basés sur les restrictions que l'on a fait disparaître depuis.

M. BARKER : Je crois que j'ai toujours compris l'honorable ministre.

L'honorable M. FIELDING : Je le crois aussi.

M. BARKER : Je crois que je n'ai pas cessé un seul instant de le comprendre, mais je suis porté à croire que l'honorable ministre s'est servi l'un langage qu'il ne croyait pas devoir être compris par tout le monde.

L'honorable M. FIELDING : Oh, oui, je croyais qu'il devait l'être.

M. BARKER : C'est ce que je crains. Je crois que lorsque la presse libérale a dit au pays qu'au lieu des obligations dont la gauche a parlé, et même au lieu des $71,000,000 dont parle l'honorable ministre, le tout devait coûter la bagatelle de $13,000,000 ou $14,000,000——

L'honorable M. FIELDING : Personne n'a jamais compris cela.

M. BARKER : Non? Mais les journaux ont eu bien soin de mettre tous leurs lecteurs sous cette fausse impression. J'espère que l'honorable ministre ne s'attendait pas à ce que la presse fît un aussi mauvais usage de ses chiffres. Mais on en a fait un mauvais usage. Quoi qu'il en soit, l'honorable ministre admet ce soir——

L'honorable M. FIELDING : Je n'ai rien admis que je n'aie déclaré l'an dernier.

M. BARKER : Je vais dire ce que l'honorable ministre admet ce soir. L'honorable ministre admet ce soir qu'advenant le cas où tout tournerait selon les désirs des honorables membres de la droite, en supposant que tout réussirait, que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique pourrait payer son loyer, que, dès le début, le chemin de fer soit tout ce qu'ils espèrent, même en considérant cette affaire sous son aspect le plus optimiste, nous paierons de $13,000,000 à $14,000,000 en espèces sonnantes. Telle est l'attitude prise par l'honorable ministre ce soir. Nous avons perdu cela, à son avis, sur le contrat de l'an dernier, et nous devons avouer que l'honorable ministre a raison. Nous disons de plus que l'honorable ministre lui-même ne peut nous dire combien les changements survenus dans le contrat l'obligeront à ajouter à ces $13,000,000.

L'honorable M. FIELDING : Oui. Je puis le dire, si l'on m'en donne le temps.

M. BARKER : Non, il n'est pas tout à fait au courant de la spéculation. Il ne peut nous dire à combien se vendront ses obligations. Il a même entrepris d'affirmer que les obligations se vendront virtuellement au pair—

L'honorable M. FIELDING : Non.

M. BARKER : Un instant—ou que si elles ne rapportent pas le pair, le très honorable premier ministre y pourvoira avec un peu d'argent pour rembourser la perte sur $34,000,000 valant d'obligations ? Je vais la payer moi-même. Mais la population du pays, les contribuables qui devront suppléer ces obligations et supporter le fardeau que les honorables ministres imposent au pays, pourraient bien ne pas l'entendre de cette manière. Le très honorable ministre a entrepris de garantir certaines obligations, et non seulement de garantir ces obligations, mais il a entrepris de faire produire à ces obligations le montant indiqué sur ces valeurs, et il dit que cela entraînera une légère dépense pour effectuer la garantie supplétive. Le mot " suppléter " est un très joli mot. Ce n'est pas banal. On s'en sert dans les vieux pays parmi les gens qui veulent employer une belle phrase pour couvrir une transaction financière. En apparence, cela ne veut pas dire grand'chose, mais en réalité, cela veut dire beaucoup. S'il y a 10 pour cent d'escompte sur ces obligations, cela veut dire 10 pour cent sur $34,000,000, ce qui ne fait qu'une bagatelle de $3,400,000. Le très honorable ministre a admis dans son discours qu'il y aura nécessairement un fort escompte sur ces obligations, et si cette réduction est de 5 pour 100, cela fera $1,700,000 en espèces sonnantes. L'honorable ministre des Finances ne pensait pas à cela l'an dernier. Ce n'était pas là un des petits item contenus dans ses $13,000,000 et cependant ce n'est qu'un des changements faits

au contrat. L'honorable ministre ne doit pas oublier cela. Chaque changement ajoute aux obligations du pays, et ce sont des obligations sur la nature desquelles l'honorable ministre ne peut se prononcer à moins d'avoir recours à des conjectures. L'an dernier, l'honorable ministre était tellement enclin à condamner tout ce qui pouvait ressembler à l'agiotage qu'il ne voulait pas permettre à la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc de vendre pour un seul dollar d'actions ordinaires, de crainte que cela put ressembler à de l'agiotage. Cependant, l'honorable ministre a été si bien converti, en ce qui concerne l'aspect financier de la question, qu'il est maintenant prêt à lui permettre de vendre pour $12,500,000 de capital-actions, et qu'il sourit sans se lasser.

L'honorable M. FIELDING : La seule différence entre mon honorable ami de Hamilton (M. Barker) et moi, c'est que j'ai plus que lui confiance en l'intelligence du lecteur ordinaire de nos débats et en l'intelligence du citoyen ordinaire du Canada. Je crois que le peuple du Canada ne donnera pas à mes paroles de l'an dernier l'interprétation que mon honorable ami cherche à leur donner La déclaration que j'ai faite ici était basée sur de bonnes autorités et sur un minutieux examen des faits.

Dans tous les cas, la manière dont elle a été produite était bien connue d'un grand nombre d'honorables membres de cette Chambre,et si elle était erronée, nul n'a tenté de la contester, mais je crois que le public a compris qu'elle signifiait exactement ce que j'ai dit et rien de plus. Mon honorable ami de Hamilton dit que j'admets maintenant que cet arrangement va coûter au pays de $13,000,000 à $14,000,000 en espèces sonnantes, et il croit que cet aveu est très précieux à noter. Je n'ai pas cru que c'était un aveu. J'ai cru que c'était quelque chose que tout le monde comprenait, mais je ne crois pas que le peuple du Canada soit effrayé outre mesure lorsqu'il comparera ces $13,000,000 ou $14,000,000 en espèces sonnantes aux conditions qui ont été posées pour la construction de l'autre voie ferrée transcontinentale il y a de longues années. Je crois que lorsque le peuple considérera que nous avons payé dans ce cas $25,000,000 en espèces sonnantes, ce qui est beaucoup plus que $13,000,000, lorsqu'il considérera que, dans ce cas, nous avons donné 25,000,000 d'acres de terres, et que dans le cas actuel nous ne donnons pas un seul acre de terre, lorsqu'il considérera que nous avons alors accordé des exemptions d'impôts et que, dans le cas actuel, il n'y a pas d'exemptions d'impôts, lorsqu'il considérera que, dans ce cas, nous avons donné des voies parachevées valant plus de $30,000,000, lorsqu'il comparera ces deux contrats, et lorsqu'il comparera les nombreux millions que nous avons donnés dans le cas de l'autre chemin de fer transcontinental à la somme excessivement modeste que nous sommes appelés à fournir, en vertu du contrat actuel, pour la construction de cette grande voie ferrée transcontinentale, il dira que la seule chose qui le surprend, c'est que nous ayons pu conclure un marché aussi avantageux. Je crois que lorsqu'il comparera ce qui a été fait cette année à ce qui a été fait l'an dernier, il en arrivera à la conclusion que lorsque les honorables membres de la gauche ont dit l'an dernier que nous avions fait un contrat désavantageux et que la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique avait obtenu tout ce qu'elle voulait, ils étaient dans l'erreur et se sont aperçus depuis, comme le public s'en est aperçu, que le contrat que nous avons soumis à la Chambre l'an dernier était, sous tous les rapports, de beaucoup le meilleur contrat de chemin de fer qui ait jamais été soumis au parlement. La grande difficulté c'est que, dans notre ardent désir de protéger les intérêts du public, nous l'avons hérissé de tant de restrictions, de sauvegardes et de moyens de défense que la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique a dû nous dire : Nous ne pouvons nous charger de l'entreprise.

M. BARKER : Si je comprends bien le sens de l'argument de l'honorable ministre, cela veut dire que la convention de l'année dernière était tellement merveilleuse, et notre situation, par suite des négociations des honorables ministres avec la compagnie, s'est aggravée à tel point que la Chambre ferait mieux d'accepter ces amendements, car si l'on a encore une occasion d'amender la convention, elle pourra devenir encore bien pire.

L'honorable M. FIELDING : Je désire rectifier cette allégation de notre honorable collègue.

M. BARKER : Permettez-moi de faire la déclaration pour le présent. Une partie de l'argument de mon honorable ami est celle-ci. Il a dit que l'on avait fait des choses si affreuses au temps jadis——

L'honorable M. FIELDING : Je n'ai pas dit qu'elles étaient affreuses.

M. BARKER : Eh ! bien, il a dit qu'au temps jadis on a fait des choses qui étaient bien pires que celle-ci.

L'honorable M. FIELDING : Je n'ai pas dit cela ; j'ai dit que ceci est beaucoup mieux.

M. BARKER : La conclusion que l'honorable ministre désire que nous en tirions, c'est que les choses qui se font maintenant sont bien moins affreuses que celles qui se faisaient autrefois. En conséquence, l'honorable ministre nous dit : Si je puis vous démontrer que certaines gens, au temps jadis, ont fait quelque chose d'infâme, quelque chose de stupide, quelque chose de tout à fait hors du sens commun, il faudra que vous fassiez à peu près la même chose pour la compagnie actuelle. L'argument est

à peu près celui-ci : Il y a quelques années, un homme a volé un mouton; assurément, le gouvernement actuel peut bien voler un agneau. Au nom du bon sens, qu'avons-nous à voir aux marchés conclus autrefois, lorsque nous sommes à considérer les faits véritables d'aujourd'hui, ce que le gouvernement a maintenant l'intention de faire ?

Est-ce que dans les actes ordinaires de la vie privée l'honorable ministre des Finances accepterait comme raison valable l'excuse que, parce que quelqu'un a commis une folie dans sa jeunesse, il peut la répéter aujourd'hui. Sûrement que non. Je ne discute pas ce qui a été fait dans le passé ; c'était peut-être de la folie, c'était peut-être de la sagesse ; mais le gouvernement n'a pas le droit d'essayer à justifier ses actes en s'appuyant sur les prétendues folies de ses prédécesseurs. Il faut que ses actes se justifient par leur sagesse même.

M. FIELDING : Je regrette de voir que l'honorable député (M. Barker) soit rendu à la nécessité de dire que les actes de ses amis d'autrefois étaient insensés et infâmes. Je n'ai jamais été dans cette obligation. D'un autre côté, je suis très disposé à admettre que quelques-uns d'entre nous peuvent avoir été trop pessimistes et soupçonneux à l'égard de l'entreprise du chemin de fer du Pacifique. Je veux bien concéder à mes honorables amis de la gauche certains mérites concernant cette grande entreprise ; je veux admettre aussi que peut-être quelques-uns d'entre nous se trompaient quelque peu dans leurs calculs, mais je ne vais pas jusqu'à dire que leur conduite dans cette circonstance a été insensée et infâme. Les avis étaient partagés au sujet de cette grande entreprise qui s'est mieux terminée que plusieurs ne s'y attendaient. Si cette admission fait plaisir à mor honorable ami, je suis disposé à la faire, mais lui-même a été obligé de dire que les actions des hommes de ce temps-là étaient insensées et infâmes.

M. BARKER : Je n'ai jamais dit cela.

L'honorable M. FIELDING : Je ne le prétends pas non plus moi-même, mais c'est la seule interprétation que l'on peut donner au raisonnement de l'honorable député. Je ne dis pas que ce que l'on a fait dans le passé était de la folie et de l'infâmie. Je suppose que l'argent qu'a coûté à l'Etat cette grande entreprise a probablement été sagement dépensé. Dans tous les cas l'entreprise a bien réussi. L'honorable député (M. Barker) dit que je ne voudrais pas faire de comparaisons tirées de ma vie privée, mais je dirai ceci : Si j'avais à acheter un article que je n'aurais jamais acheté auparavant, je m'informerais du prix qu'une autre personne aurait payé pour le même article.

M. W. J. ROCHE : Vers la même date à peu près.

L'honorable M. FIELDING : Je tiendrais compte de la différence de temps, mais je ne crois pas que ce simple fait suffirait pour expliquer la différence énorme entre les obligations considérables que le Canada a assumées alors, et les obligations comparativement modérées, dans le sens propre du mot, que le Canada assume aujourd'hui en vertu de ce contrat.

M. BARKER : Je comprends parfaitement maintenant comment il se fait que dans le nouveau contrat on propose un aussi grand nombre de changements. Je suppose que si la Compagnie du Grand Tronc dit : on a fait telle et telle chose il y a vingt-cinq ans, et vous devriez faire la même chose aujourd'hui, l'honorable ministre aurait immédiatement accepté la proposition. S'il pouvait seulement découvrir que quelqu'un il y a un quart de siècle a fait quelque chose d'extravagant, cela le justifierait de faire la même chose aujourd'hui.

L'honorable M. FIELDING : Mais nous ne faisons pas la même chose aujourd'hui.

M. BARKER : J'ai dit que si l'on avait fait ces choses ainsi que le ministre des Finances l'a dit.

L'honorable M. FIELDING : Je n'ai pas dit cela.

M. BARKER : Je n'ai pas dit qu'elles avaient été faites.

L'honorable M. FIELDING : Ni moi non plus.

M. BARKER : Je n'ai pas accusé l'honorable ministre d'avoir volé encore, parce qu'une autre personne a pu voler un mouton. C'est un exemple simplement que je donnais. J'ai dit que si des fautes ont été commises il y a un quart de siècle, cela ne nous justifie aucunement de les répéter aujourd'hui.

M. OSLER : Le président de la Compagnie du Grand Tronc a dit, dans son allocution aux actionnaires, que la compagnie ne pouvait pas s'attendre à recevoir du gouvernement la même aide que la Compagnie du Pacifique avait reçue.

L'honorable M. FIELDING : Il nous connaissait.

M. OSLER : Non ; mais il sait que les conditions ne sont plus les mêmes. Le premier ministre a soigneusement évité depuis la session dernière de se renseigner sur le coût du chemin, sur son tracé, sur la nature du pays que la division de l'est allait traverser, et conséquemment il ne peut que nous répéter ce qu'il a dit l'année dernière. Mais le ministre des Finances est dans une situation différente. Il est de son devoir de nous dire ce que va coûter cette entreprise, suivant lui, dans les cas où les obligations seraient vendues à trois et un quart ou trois et demi par cent ; il doit nous dire combien de millions nous aurons à payer si les obligations se vendent à trois et un quart, et combien si elles sont à trois et demi, $30,000,000 ou $40,000,-

000. Ce sont des chiffres qu'on ne peut contester. Le ministre des Finances prétend que nous ne courons pas de responsabilités en vertu de ce contrat, à moins, chose qui serait extraordinaire, que tout le pays s'en irait en ruine. Je nie cela. Je dis que le pays assume des obligations et s'expose à payer des sommes considérables quand bien même ils serait très prospère, parce que le gouvernement entreprend de construire un chemin à travers un territoire sur lequel on n'a absolument aucun renseignement au point de vue de la possibilité d'y construire un chemin de fer. Le ministre des Finances ne songe pas aux difficultés que les ingénieurs auront peut-être à vaincre avant de pouvoir construire dans ce pays un chemin du type de celui que nous voulons construire. Si les difficultés étaient trop grandes et s'il fallait abandonner la construction d'une division ou d'une autre, ou encore s'il fallait la retarder de vingt ans, les responsabilités que le gouvernement assume alors sont des plus graves, et bien que le pays puisse pendant ces vingt années jouir d'une prospérité sans précédent, il n'en faudra pas moins acquitter ces obligations. Le ministre des Finances devrait nous faire un exposé franc et honnête des responsabilités que le pays assume.

M. LENNOX : La difficulté est que personne ne peut accepter la responsabilité de la construction de ce transcontinental. L'usage voudrait que le ministre des Chemins fer fut ici pour répondre aux questions que nous avons le droit de lui poser. Malheureusement, nous ne le voyons pas. Ce n'est pas un reproche futile que je fais là, car je ne crois pas que nous en soyons rendus à abandonner la pratique du gouvernement responsable.

Si cette pratique veut que nous ayons des ministres responsables à la tête de chaque département, nous avons le droit de nous attendre lorsqu'il s'agit d'un projet aussi considérable que celui-ci, certainement l'un des plus grands que le pays ait jamais entrepris ou qu'il entreprendra d'ici à très longtemps, que le ministre des Chemins de fer et Canaux soit à son siège et nous donne des renseignements. Au contraire les ministres les uns après les autres, du moins ceux qui parlent, viennent dire à la Chambre qu'ils n'ont pas de renseignements spéciaux à lui donner.

Le ministre de la Justice a eu bien soin de nous dire hier qu'il n'était pas un expert en chemins de fer et ne pouvait pas nous donner les renseignements que nous désirions. Le ministre des Finances a pris la même attitude il y a quelque temps, et nous en avons la preuve dans quelques-uns des énoncés qu'il a faits. L'honorable premier ministre nous a dit hier soir, que bien qu'il fût à la tête d'un gouvernement pratique en affaires, il n'était pas lui-même un grand financier. Aussi tous les ministres qui se risquent à parler prétendent être incapables de nous donner les renseignements que nous avons le droit d'avoir dans une affaire de ce genre. Le ministre des Finances prend une attitude très extraordinaire ce soir.

Il nous dit que nous serons surpris de la modicité de la somme lorsqu'il nous soumettra ses calculs du coût additionnel qu'entraînent ces amendements au contrat. Il est vrai que l'honorable ministre est fort en calcul, mais il ne nous étonnera pas, s'il donne les chiffres véritables. Ce n'est pas ce soir ni la semaine prochaine que le ministre des Finances doit calculer l'augmentation des dépenses que causent ces changements au contrat, mais le gouvernement aurait dû faire ces calculs avant de s'engager vis-à-vis de la compagnie de chemin de fer, et avant d'autoriser le ministre des Chemins de fer et Canaux à signer le nouveau contrat. Cela me semble raisonnable. N'est-ce pas une chose extraordinaire que de voir le ministre des Finances obligé d'admettre ce soir qu'il est incapable de nous donner une estimation approximative de l'augmentation de nos responsabilités. Je ne crois pas que jamais ministre du cabinet se soit trouvé dans la situation humiliante dans laquelle le gouvernement se trouve ce soir, d'être obligé de dire à cette Chambre qu'il n'a jamais songé à faire, avant de signer ce contrat, qu'il veut faire accepter par le parlement coûte que coûte, le calcul du surcroît de responsabilités que les changements vont imposer au pays. Le gouvernement ne veut rien voir.

Il commence par tout accorder à la compagnie ; il ne lui refuse absolument rien ; il lui fait toutes les concessions qu'elle demande et ne réclame aucun avantage en retour pour le pays, puis il vient avouer à la Chambre que pas un de ses membres n'a calculé quelle serait l'augmentation du fardeau que ces changements imposeront à la population du pays. Je ne crois pas que jamais le gouvernement se soit condamné lui-même aussi complètement que cela. Mais je dirai à l'honorable ministre que nous ne sommes pas aussi lents que lui à faire des calculs—que nous savons quel sera le coût de l'entreprise.

M. McCREARY : Depuis quand le savez-vous?

M. LENNOX : Depuis que l'honorable député est rentré dans cette salle. Je veux donc dire au ministre des Finances que bien qu'il prétende que nous allons être surpris tant sera légère la différence que les changements au contrat vont faire dans le fardeau du pays, nous savons que c'est le contraire qui est vrai. Si l'honorable ministre avait fait des calculs et les avait soumis à la Chambre, j'aurais peut-être quelque raison de ne pas me risquer à le contredire. Mais il n'a fait aucuns calculs, et il avoue lui-même qu'il ne sait encore rien. Conséquemment je puis lui dire que nous avons fait des calculs, et à moins qu'il ne considère qu'une différence de quatre ou cinq millions est une simple bagatelle, les espérances qu'il

a exprimées ce soir seront déçues. Il n'est pas nécessaire, je crois, de rappeler l'histoire ancienne. Il n'y a rien qui prouve plus que l'absence d'arguments en faveur du nouveau contrat, particulièrement chez un homme de la rare habileté du ministre des Finances, que sa tentative de changer le terrain de la discussion en établissant une comparaison avec l'entreprise du Canadien du Pacifique Le mieux est de renvoyer l'honorable ministre au discours prononcé à l'appui du bill à la session dernière, par l'honorable ministre de l'Intérieur. Ce ministre a pendant probablement une demi-heure entassé des arguments pour montrer que le contrat était profitable aux deux parties, qu'il ne servait de rien de dire que la chose ne réussirait pas, que le contrat était fait de telle façon qu'il était avantageux à la compagnie et au pays tout à la fois. Il a fait voir la différence entre les conditions dans lesquelles la Compagnie du Pacifique a construit son chemin et celles dans lesquelles la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique entreprend la construction de celui-ci. Il a appuyé sur le fait que la Compagnie du Pacifique a traversé la partie la plus pauvre du pays, tandis que le nouveau chemin traversera la partie la plus fertile de nos riches territoires de l'ouest.

Il a aussi comparé les difficultés presque insurmontables que la Compagnie du Pacifique a eu à vaincre à cette époque, avec les avantages et la facilité que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique aura pour obtenir ses provisions et construire le chemin. Ces arguments de l'honorable ministre de l'Intérieur sont une réfutation complète, si une réfutation est nécessaire, de la comparaison que l'honorable ministre des Finances a voulu faire entre le Canadien du Pacifique et le nouveau chemin. Mais quand même l'honorable ministre de l'Intérieur n'aurait jamais développé ces raisons l'année dernière, le pays n'approuvera jamais l'honorable ministre des Finances dans la comparaison qu'il fait entre les conditions respectives dans lesquelles le chemin de fer Canadien du Pacifique a été construit et celles dans lesquelles le Grand Tronc le sera à son tour. Tout le monde sait qu'elles sont entièrement différentes. Lorsque la construction du chemin de fer du Pacifique a été entreprise, le Nord-Ouest était une terre déserte et inconnue, dans laquelle le parti conservateur seul avait confiance, et il est de toute évidence que ce qui aurait pu être à cette époque une estimation raisonnable du coût de construction du chemin du Pacifique ne peut servir aujourd'hui de justification du marché extraordinaire que le gouvernement fait avec le Grand Tronc. Lorsque nous demandons au gouvernement de nous dire ce que ce contrat nous coûtera réellement. Il n'y a pas un ministre capable de nous renseigner d'une façon précise. Pas un apparemment n'a fait du contrat une étude spéciale, et comme résultat les explications que les différents ministres donnent sur la question sont les plus vagues, les plus contradictoires et les plus inexactes qui puissent se donner. Nous avons certainement le droit de demander au ministre des Finances une estimation raisonnée du fardeau additionnel que l'article que nous discutons va mettre sur les épaules de la population, mais cet honorable ministre n'est évidemment pas en état d'éclairer le pays sur ce point. Je prétends que le gouvernement n'aurait jamais dû nous soumettre ces amendements importants sans avoir auparavant fait faire par le ministre des Finances une estimation fidèle de l'augmentation de dépenses que le pays va encourir. Au lieu de cela les ministre se contentent de faire des énoncés très généraux, incertains et qui ne décident rien. Quel est le ministre chargé de ce bill ? Ce n'est certainement pas le ministre des Chemins de fer (M. Emmerson). Le ministre de la Justice prétend ne s'occuper que du côté légal du bill. L'honorable premier ministre, qui porte à ce bill plus d'attention que tout autre ministre, car de son succès dépend sa renommée future, a été si vague dans les explications qu'il a données de temps à autre que nous ne pouvons pas les accepter avec beaucoup de confiance. Considérez, par exemple, ce qu'il a dit au sujet de l'amendement que nous discutons présentement. Le 5 avril, lorsqu'il présenta le bill et s'excusa de proposer ces amendements, il dit :

L'article suivant a plus d'importance. Il traite de l'aide que le gouvernement accordera pour la construction de la division de l'ouest. Les articles 4 et 5 du nouveau contrat renferment cette stipulation :

Si cet article est d'une importance spéciale, nous avons certainement le droit d'exiger de l'honorable premier ministre des renseignements exacts. Mais que dit-il ? Après avoir cité les mots de l'article, et je dois dire que nous aurions été bien mieux renseignés s'il s'en était tenu à la lecture de cet article au lieu de nous donner l'interprétation qu'il en a fait, il continue :

Le gouvernement ne voulut accepter ni l'une ni l'autre de ces alternatives ; mais l'article que je viens de lire renferme la proposition qui fut adoptée finalement. La voici en substance ; d'abord, on a fait disparaître les restrictions concernant la responsabilité du gouvernement quant à la garantie du remboursement du coût la section des montagnes. Le premier contrat stipulait que le gouvernement ne garantirait pas le remboursement d'une somme dépassant $30,000 dans la section des montagnes ; aujourd'hui, l'Etat s'engage à garantir le remboursement des trois quarts du coût de la construction, quel qu'il soit, sans aucune restriction.

De plus, il consent à parfaire la recette de la vente des obligations de manière à réaliser les trois quarts du coût total de la construction. Cette stipulation sera sujette aux conditions dont le gouvernement et la compagnie pourront convenir.

Il explique ensuite que le projet de parfaire le produit de la vente des obligations jusqu'au plein montant de leur valeur nomi-

nale, ne s'applique qu'à la section des montagnes. Mais tel n'est pas le cas. Le fait est que cet engagement que prend le gouvernement s'applique à la section des prairies comme à celle des montagnes. Il y a là une grande différence. On voudra peut-être dire qu'il n'y a là rien de vague, que l'honorable premier ministre ne parlait que de la section des montagnes, mais il suffit d'un peu d'attention pour voir que cela est impossible, d'après ce qu'il a dit :

De plus il consent à parfaire la recette de la vente des obligations de manière à réaliser les trois quarts du coût total de la construction.

Le pays ne s'engage pas à garantir 75 pour 100 du coût de la section des prairies, quelque soit ce coût, mais seulement 75 pour 100 de $13,000 par mille. Notre garantie ne va pas plus loin que cela, soit dans le nouveau soit dans l'ancien contrat, de sorte que lorsque nous entendons l'honorable premier ministre dire, en parlant de la section des montagnes, que le pays devra compléter le produit des obligations jusqu'au montant de la garantie de 75 pour 100, nous savons qu'il ne voulait parler que de la section des montagnes. Qu'est-ce que cela montre ? Cela ne prouve pas naturellement que l'honorable premier ministre voulait tromper la Chambre ou le pays, je ne voudrais pas un seul instant avancer rien de tel, mais cela prouve que tous ceux qui ont parlé au nom du gouvernement pour exposer sa politique, ont été vagues, et nul plus que l'honorable premier ministre lui-même. Je ne veux pas un seul instant supposer que l'honorable premier ministre voulait tromper la Chambre et conséquemment je suis obligé de conclure qu'il ne comprenait pas la question qu'il voulait expliquer.

M. RICHARDSON : Je suis un de ceux auxquels on reproche de s'être servi dans le débat qui a eu lieu sur ce bill l'année dernière des calculs qui avaient été préparés sur le coût de l'entreprise. Sans doute que je m'en suis servi, mais cela ne veut pas dire que je les acceptais comme exacts. Au contraire, j'ai fait remarquer que tandis que le premier ministre évaluait à $13,000,000 les déboursés que le pays aurait à faire pendant la durée du bail accordé au Grand Tronc, il n'y avait pas un seul de ses partisans qui ne disait pas que cela était le chiffre total du coût de ce chemin pour ce pays.

Conséquemment, si les amis du gouvernement dans cette Chambre pouvaient être trompés à ce point, combien davantage le pays en général pouvait être induit en erreur. Acceptant cette estimation comme correcte, le ministre des Finances a dit qu'on pouvait faire avec une compagnie de crédit un arrangement en vertu duquel, sur versement d'un seul coup de la somme de $8,000,000, certainement pas plus de $9,000,000, la compagnie s'engagerait à payer les $13,000,000 que le pays aurait à débourser suivant les calculs de l'honorable premier ministre.

M. LENNOX.

Ce dépôt de $8,000,000, disait-il, suffirait à payer les $13,000,000 à mesure qu'une partie en deviendrait due. Si les députés amis du gouvernement ont pu interpréter de cette façon les paroles de l'honorable premier ministre, s'ils ont pu croire que c'était là tout ce que cette entreprise coûterait au trésor, combien plus le pays pouvait-il être trompé par des calculs de ce genre ? Nous savons maintenant ce que ces calculs valaient. On n'essaie plus de contester que la somme totale que le pays va être obligé de payer pour la construction de ce chemin va dépasser énormément les $9,000,000 ou $13,000,000 que l'on calculait. La dépense totale ne sera pas moindre de $150,000,000. Si l'expert de chemin de fer du gouvernement, l'honorable M. Blair, refaisait aujourd'hui les calculs qu'il élaborait l'an dernier, et s'il ajoutait aux $139,000,000 auxquels il arrivait alors, les obligations nouvelles que nous impose le nouveau contrat, le résultat total ne pourrait être inférieur à $150,000,000, et maintenant que nos critiques justes et mesurées des conditions ont forcé les amis du gouvernement à retraiter de retranchement en retranchement, leur dernière défense est de dire : mais qu'avez-vous fait dans la construction du Pacifique, il y a trente ans ? Cela montre l'état désespéré auquel le gouvernement est réduit. Nous ne sommes pas ici pour discuter ce qui a été fait il y a trente ans. Les conditions qui existaient alors et celles qui existent aujourd'hui sont si différentes que toute comparaison est impossible.

Notre devoir aujourd'hui est d'exminer à un point de vue d'affaires si le gouvernement a fait un bon contrat. Il est évident pour nous et il doit être également évident que le pays a eu à traiter avec des hommes qui étaient de beaucoup ses supérieurs dans la connaissance des affaires. Je dois dire à la louange du gérant général de la Compagnie du Grand Tronc et de ses co-directeurs qu'ils ont fait un contrat très avantageux pour leur compagnie. Le ministre des Finances n'a pas jusqu'à présent essayé de nous expliquer ses parole de l'année dernière, lorsqu'il disait avec tant d'éclat que si la Compagnie du Grand Tronc essayait de se dérober à ses obligations, le contrat était fait d'une façon si serrée et si stricte qu'elle n'y réussirait pas. Il disait, par exemple, que la compagnie ne pourrait pas, à propos des $25,000,000 d'actions, se dessaisir d'une seule action, mais qu'est devenue cette déclaration ? Il n'y a pas un mot aujourd'hui pour l'expliquer ou la défendre. Elle s'est évaporée comme toutes les garanties et stipulations insérées dans le premier contrat pour la protection du pays. Tout a été sacrifié et le gouvernement n'a pas un seul mot de justification à nous dire de cet abandon.

M. NORTHRUP : Je ne retiendrai pas la Chambre bien longtemps. Le ministre des Finances (M. Fielding) semble croire que je lui ai fait dire autre chose que ce qu'il a dit, mais je ne voudrais pas me rendre coupable

de cette faute à son égard ou à l'égard de n'importe quel autre membre de cette Chambre. Je vais prendre la liberté de citer ses propres paroles telles que je les trouve dans l'édition revisée des Débats :

Mon honorable ami le premier ministre au cours de ses remarques a dit que nous pourrions payer tout ce que cette entreprise va coûter au pays avec l'excédent de la présente année, qui en chiffres ronds, va s'élever à $13,000,000. Les honorables membres de la gauche ont pensé que c'était une prétention risquée, mais je suis convaincu que les chiffres que je vais donner à la Chambre montreront qu'elle est substatiellement exacte.

Puis l'honorable ministre a énuméré différents item formant un total de $11,512,000. On le voit, je ne me suis pas beaucoup trompé. Parlant du contrat hybride qui partage la propriété du chemin entre le gouvernement et la compagnie, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) a dit que son exécution coûterait $130,000,000 ou $140,000,000 au pays, et en réponse à cela le ministre des Finances a dit que moins de $8,000,000 suffiraient pour payer la dette que le pays allait encourir dans cette entreprise. Je ne suis pas surpris que le pays ait cru que c'était là tout ce que le chemin allait coûter.

L'honorable M. FIELDING : Mon honorable ami (M. Northrup) est un trop bon avocat pour ne pas connaître la faiblesse que démontre le fait de ne lire qu'une partie seulement d'une déclaration comme celle-là. Il comprendra que toute mon argumentation reposait sur le calcul de ce que serait la part réelle que le pays aurait à payer dans les dépenses que nécessiterait la construction du transcontinental, supposant toujours que la Compagnie du Grand Tronc remplirait ses obligations, et je suis sûr que c'est ainsi qu'il l'a compris.

Le comité fait rapport de ses travaux. Sir Wilfrid Laurier propose l'ajournement de la Chambre et, à dix heures et 20 minutes du soir, la séance est levée.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, 2 mai 1904.

L'Orateur ouvre la séance à 3 heures.

CHEMIN DE FER QU'APPELLE, LAC LONG ET SASKATCHEWAN.

M. T. O. DAVIS : M. l'Orateur, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, il y a une question que je désire porter à l'attention de la Chambre et pour me conformer au règlement, je proposerai que la séance soit levée. Je n'aime pas à avoir recours à ce moyen, mais il y a urgence et c'est mon excuse. Il s'agit du service du chemin de fer Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan. La semaine dernière, j'ai eu occasion d'en parler au sujet du service postal, mais depuis j'ai reçu d'autres télégrammes des contribuables de ce district qui souffrent du mauvais état de ce service et me demandent d'y faire apporter remède.

Le maire de Prince-Albert me télégraphie :

Prince Albert-ouest, T.N.-O., 29 avril.

A Monsieur T. O. Davis, M.P.,
Ottawa, Ont.

Nous sommes isolés du reste du monde, depuis quinze jours, grâce aux ponts détruits et à l'incapacité, la négligence et le manque de prévoyance de la compagnie du chemin de fer. Les scieries, les travaux de construction, l'agriculture et toutes les affaires en général, sont arrêtés, attendant des fournitures expédiées en janvier, février et mars. Plus de mille hommes sont sans emploi. Le gros de l'immigration se dirige d'un autre côté. Je suis arrivé moi-même sans la moindre difficulté, après que la compagnie eut refusé de vendre des billets pour ici. La compagnie refuse de dire quand et comment cela cessera. Si vous parvenez à lui faire dire ce qu'elle entend faire et quand nous serons secourus, vous rendrez service à plusieurs. Une grande assemblée a eu lieu et des ordres du jour énergiques ont été adoptés. Nous attendons toujours la reprise du service postal.

(Signé) W. L. GILMOUR, maire.

J'ai aussi reçu un télégramme du vice-président de la chambre de commerce, M. R. H. Hall, qui suit :

Prince Albert-ouest, T.N.-O., 29 avril.

A Monsieur T. O. Davis, M.P.,
Ottawa, Ont.

Voyez le télégramme du directeur général du Postes. Nous n'avons pas eu de courrier, ni reçu de marchandises depuis quinze jours. Nous ne pouvons obtenir aucun renseignement. Ou nous ignore simplement. Nous ne pouvons même pas savoir où sont des marchandises expédiées depuis des mois que les consignataires font venir dans des voitures trainées par des chevaux. Une assemblée de protestation à lieu ce soir.

(Signé) R. H. HALL,,
Vice-président, Chambre de commerce.

J'en ai reçu un autre hier constatant le même état de choses. A ce propos, M. l'Orateur, je voudrais savoir quelles sont au juste les obligations réciproques de cette compagnie envers l'Etat et *vice versa*. Il y a quelques années ce parlement lui a donné d'immenses étendues de terrains et une forte subvention en argent de $80,000 pour le transport des malles, et elle laisse le chemin tomber en ruine. On me dit que le pont de Saskatoon a été emporté. Ce pont était beaucoup trop vieux. Tous les gens de chemin de fer nous diront que la durée normale d'un point en bois est de dix ans. Celui-ci existait depuis quatorze ans, et s'il avait été entretenu, il serait encore debout. Le Canadian Northern a construit les piles d'un pont, un peu plus bas, sur cette rivière, et elles ont résisté à la débâcle, bien que la superstructure ne fut pas encore en place. Cette compagnie a reçu assez d'encouragement en terre et en subventions postales pour entretenir ce chemin convenable-

ment. Cette question a déjà été discutée à plusieurs reprises, et je tiens à expliquer quelles sont les obligations de la compagnie envers le gouvernement.

Quand elle obtint sa charte, elle fut autorisé à émettre des actions jusqu'à concurrence de $2,000,000. Les actions souscrites furent payées jusqu'à concurrence de $201,000. La vente des obligations rapporta $3,809,600, ce qui faisait un capital disponible de $4.010,000. Voyons maintenant ce que le chemin de fer a coûté. Je constate par le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux qu'il a coûté $2,539,600, de sorte que si c'est bien le coût réel du chemin, il restait à la compagnie une somme de $1,471,000. L'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler), un des directeurs de la compagnie qui a construit ce chemin, dit que cette somme a servi à payer l'intérêt sur les bons, pendant les six ans qu'il fallut attendre pour les placer. Voyons à quel chiffre s'élèvent les intérêts sur ces obligations. La compagnie avait à payer annuellement en intérêts $228,548. Moins $80,000 que payait le gouvernement pour le transport des malles, ce qui réduisait cette charge annuelle à $148,548.40. L'intérêt total, pendant six ans, s'est élevé à $891,290.40. En déduisant cette dernière somme de celle de $1,471,000 qui lui restait en mains, elle se trouverait avec un excédent de $580,700, dont il n'est pas rendu compte, sans parler de la subvention en terre.

J'aimerais à entendre un membre de la gauche nous dire ce que sont devenus ces $580,700. La longueur totale du chemin de fer est de 253 milles, auquel on a accordé une subvention en terre de 6,200 acres par mille, soit 1,568,600 acres, en tout. Une partie de ces terrains a été vendue à raison de $8 et $10 l'acre, et d'autres à $2.85, mais en mettant le prix moyen à $5 nous arrivons au total de $4,705,800. Une partie de ces terrains fut divisée en lots de ville et vendue environ $500,000, m'a-t-on dit, de sorte que la vente des terres et des lots de ville a rapporté $5,205,800.

Ainsi, M. l'Orateur, il y avait un excédent de $580,700, sur les actions et les obligations, et $5,208,800, de la vente des terres, et malgré cela la compagnie est incapable d'entretenir ce chemin en bon état. J'aimerais à savoir où est allé tout cet argent. Ce chemin a été construit par la compagnie de l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) et je l'ai entendu déclarer dans cette Chambre qu'il n'avait pas fait un sou de bénéfice dans la construction de ce chemin, et que toutes les transactions avaient été faites légitimement. Tout le monde aimerait à faire des affaires légitimes comme celle-là qui rapporte un joli bénéfice de $5,000,000. La compagnie a aussi reçu $80,000 par année pour transporter les malles et elle est obligée de donner un service régulier. Mais elle invente toutes sortes d'excuses. Il y a trois ou quatre ans, le vieux pont s'écroula, et il fut rafistolé tant bien que mal. L'hiver suivant, quand nous nous plaignions de ne pas recevoir nos marchandises, elle s'en prenait au manque d'eau. L'an dernier, c'était parce qu'elle n'avait pas de locomotives. L'hiver dernier, c'était la rareté du charbon et cette fois, c'est encore le pont qui a été emporté, et depuis le mois de janvier, les habitants de ce district ne reçoivent plus leurs marchandises; pendant tout le mois de mars et tout le mois d'avril, nous n'avons pas eu de courrier. Les immigrants qui arrivaient avec leurs effets ont dû s'arrêter à Régina ou autres endroits, au prix de grands sacrifices.

Cette situation est très grave. Ce chemin dessert une population de 60,000 âmes à laquelle les agissements de cette compagnie causent un tort considérable. J'ignore quel remède le gouvernement est en état d'appliquer, mais je vois avec plaisir que l'honorable ex-ministre des Chemins de fer (M. Haggart) est à son siège; il pourra peut-être nous dire quel marché le cabinet dont il faisait partie a passé avec cette compagnie. Assurément que le gouvernement conservateur ne lui a pas donné un million et demi d'acres de terre et une subvention annuelle de $80,000, sans prendre quelque garantie que le chemin serait exploité dans l'intérêt du pays. Sans cela, le gouvernement aurait tout simplement fait un cadeau à la compagnie de ces terres et de cet argent.

Il faut absolument que des mesures soient prises immédiatement pour que la ligne soit entretenue, réparée et exploitée dans l'intérêt des colons. Je crois que c'est la Compagnie du Pacifique qui exploite ce chemin et le gouvernement devrait voir à ce que cette compagnie remplisse ses obligations. J'ignore jusqu'à quel point la rumeur est fondée, mais on dit dans les Territoires du Nord-Ouest que la Compagnie du Pacifique néglige de réparer cette ligne et la laisse tomber en ruine, afin de pouvoir racheter les obligations à bas prix. Il y a des obligations sur cette ligne pour $3,809,600. Je ne sais pas à quel prix sont cotées ces obligations à l'heure qu'il est, mais je crois que le prix en est monté depuis que le courant de l'immigration se dirige de ce côté, et peut-être qu'en laissant le chemin se détériorer, la Compagnie du Pacifique pourra-t-elle s'en rendre acquéreur, dans des conditions avantageuses.

Tout cela démontre que nous avons besoin de plus de chemins de fer dans le Nord-Ouest. Il ne faut pas que tout un district soit livré à la merci d'un chemin comme celui-là, et ne puisse pas pendant des mois recevoir une livre de sucre, une livre de thé, ou un courrier. Autrefois, avant la construction d'un chemin de fer, nous étions certains de recevoir nos provisions et notre courrier une fois par semaine. Depuis qu'il est construit nous ne savons jamais quand la malle arrivera, ni si nous pourrons nous procurer des marchandises. Cette population ne peut pas continuer à vivre dans ces conditions. A l'heure qu'il est le blé se vend 75 cents le boisseau, mais toutes les affaires

sont arrêtées, car nous ne savons pas si nous pourrons l'expédier avant un an, et peut-être qu'alors les prix seront tombés à 40 cents.

C'est l'Etat qui a construit ce chemin, et de plus les promoteurs ont reçu une grosse subvention en terres qu'ils ont vendues à leur profit. Si le gouvernement possède un moyen d'obliger cette compagnie à tenir ce chemin en bon ordre et à l'exploiter régulièrement, il devrait l'employer. La compagnie savait que ce pont était vieux et insuffisant, et elle aurait bien pu prendre une petite partie des $5,000,000 que lui a rapporté la vente des terres, pour en construire un neuf.

Je signale cet abus au ministre des Chemins de fer et Canaux, et j'espère qu'il verra si, dans l'arrangement conclu entre la compagnie et l'ancien gouvernement, il y a quelque chose qui permette d'obliger la compagnie a entretenir le chemin et à faire circuler les trains régulièrement.

Je ne vois pas une seule excuse à l'interruption du service postal. On prétend qu'il y a de l'eau dans la vallée de Qu'Appelle, mais il y en a eu sur la voie principale, entre ici et Montréal et le service du chemin de fer du Pacifique n'a pas été interrompu. Les voyageurs traversent les parties inondées, dans des embarcations et apportent les lettres. J'en ai reçu moi-même, expédiées de Régina, et qui ont été apportées par des voyageurs. Je ne vois pas pourquoi les malles ne seraient pas expédiées de cette façon. Le pays paie à la compagnie $80,000 pour ce service postal, et j'espère que le directeur général des Postes l'obligera à faire son devoir, même en présence de quelques difficultés.

L'honorable H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) : Mon attention a été appelée sur cette question par un télégramme que j'ai reçu ce matin. Je suis certain que les honorables députés de la gauche aimeront à en prendre connaissance, surtout du dernier paragraphe :

Prince-Albert-ouest, 30 avril.

A l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, Ottawa.

Le service des marchandises, des malles et des voyageurs a été très irrégulier tout l'hiver et est maintenant arrêté. Cet état de choses durera probablement tout l'été. La plus simple prévoyance, de la part de la compagnie, aurait empêché cela. La chose se répète tous les ans, au moment où un service régulier serait le plus nécessaire. Des milliers de citoyens sont sans ouvrage ; un grand nombre d'immigrants sont obligés de quitter cette partie du pays ; de nombreux travaux de construction sont arrêtés et toutes les industries sont paralysées. Ce chemin de fer ne suffit pas du tout aux besoins du district. La population demande la construction immédiate d'une ligne qui pourrait être exploitée toute l'année.

Ce télégramme est signé par W. E. Gilmour, de la localité. En réponse à l'honorable député (Mr. Davis) je dois dire que c'est la première nouvelle que j'ai de cette affaire. Des mesures seront prises immédiatement pour connaître les causes de cet état de choses et pour y remédier, si c'est possible.

Sir WILLIAM MULOCK (directeur général des Postes) : Mon honorable ami (M. Davis) aimerait sans doute savoir ce qui a été fait pour assurer le service postal et je ne puis mieux faire que d'exposer brièvement la situation en tant qu'elle concerne l'administration des postes. En apprenant, vers deux heures, cet après-midi, que l'honorable député avait l'intention de saisir la Chambre de cette question, j'ai fait demander au directeur du service postal un état des démarches faites pour assurer le service en question. Je dois dire que tard dans la soirée de vendredi, j'avais reçu une dépêche de Prince-Albert m'informant que le trafic était interrompu sur cette ligne. Je n'ai pas le télégramme sous la main et j'ai oublié le nom du signataire—c'est peut-être celle du maire. C'était la première nouvelle que j'en avais. Samedi matin j'ai pris des renseignements dans les bureaux du ministère ; de nouvelles dépêches furent envoyées à nos fonctionnaires dans le Nord-Ouest, et voici le rapport du directeur du service postal sur les chemins de fer, jusqu'à ce matin :

Au sujet des retards apportés à la transmission des courriers sur la section de Prince-Albert du chemin de fer du Pacifique, le directeur général des Postes est informé que la dernière interruption sur cette ligne s'est produite le 14 avril et ce qui suit explique les démarches faites par les fonctionnaires du département, à ce sujet :

Télégramme du surintendant du service postal, à Winnipeg, 14 avril :

Trois arches du pont de Saskatoon, emportées par les glaces. Impossible de dire quand le service sera rétabli.

Réponse du directeur du service postal au surintendant, à Winnipeg, 15 avril :

Employez tous les moyens possibles pour faire parvenir les malles.

Rapport du surintendant, à Winnipeg, 18 avril :

Ligne de Régina à Prince-Albert—trois arches du pont de Saskatoon emportées. Une autre emportée, samedi le 16. La compagnie fait préparer les chalands du gouvernement et espère rétablir les communications mercredi, le 20. Le service sera très irrégulier, car l'eau restera haute pendant un certain temps, ce qui empêchera la reconstruction rapide du pont.

Rapport du surintendant, à Winnipeg, 21 avril :

Route de Régina à Prince-Albert—On s'attend a rétablir le service à Saskatoon vendredi. La voie est submergée près de Lumsden et les trains n'ont pu circuler le 18 et le 19.

Télégramme du surintendant, à Winnipeg, 21 avril :

Environ cinq milles de chemin submergés, près Lumsden. Mauvaises perspectives pour quelques jours. Le bateau n'est pas prêt pour transporter les malles qui sont à Saskatoon.

Télégramme du surintendant, à Winnipeg, 28 avril :

Expédié un wagon de matière postale, hier soir, à Lumsden ; Davidson inondée. Espère atteindre Saskatoon ce soir.

Télégramme du surintendant, à Winnipeg, 29 avril :

Les malles arrivées à Davidson, le matin ; seront retenues jusqu'à ce que la voie soit réparée.

Télégramme du directeur du service postal au surintendant, à Winnipeg, 30 avril :

Le ministre donne instructions de prendre tous les moyens pour expédier la malle sur la ligne de Prince Albert, par voitures ou embarcations, si c'est impossible par chemin de fer.

Télégramme du sous-ministre des Postes à D. McNicoll, gérant général du chemin de fer Canadien du Pacifique, à Montréal, 2 mars :

Une dépêche de Prince-Albert nous apprend qu'aucun courrier n'a été reçu depuis le 14 avril et que rien n'a été fait pour remédier à cet état de choses. Des voyageurs partis de Régina le 14 sont arrivés à Prince-Albert le 18. Pourquoi la malle ne pourrait-elle pas être transportée aussi bien que les voyageurs ! L'affaire est grave ; qu'y a-t-il à faire ?

Télégramme du directeur au surintendant, à Winnipeg, 2 mai :

Une dépêche nous apprend qu'aucune malle n'a été reçue à Prince-Albert depuis le 14 avril, mais que les voyageurs arrivent et partent, une chaloupe à vapeur est employée dans la vallée de Qu'Appelle et un bateau traversier à Saskatoon. Le ministre veut savoir pourquoi vous n'avez pas expédié les malles. Télégraphiez la réponse.

Nous n'avons pas encore reçu de réponses aux deux derniers télégrammes.

Depuis que j'ai pris la parole, le télégramme suivant m'a été remis ; il est envoyé par le surintendant du service postal par chemin de fer à Winnipeg, au directeur du service à Ottawa.

Les malles sont arrivées à Prince-Albert dimanche. Il ne reste plus rien à Régina ce matin.

Voilà ce qui a été fait par le département jusqu'à présent.

M. WALTER SCOTT (Assiniboïa) : M. l'Orateur, avant que la motion soit mise aux voix, je désire signaler à la Chambre une petite nouvelle télégraphiée de Londres, Angleterre, le 28 avril. L'honorable député de la Saskatchewan y trouvera peut-être la clef du problème qui le préoccupe ; il devinera peut-être où sont allées les subventions données par la construction de ces chemins de fer. La dépêche de Londres dit :

Le rapport de la "Calgary and Edmonton Land Co." indique que dans le courant de l'année, elle à vendu 129,975 acres de terre, et que la somme réalisée a été de $535,329. La moyenne du prix est augmentée de 54 cents par acre.

Je regette que l'honorable député qui s'est si fortement intéressé à la construction du chemin de fer de Régina à Prince-Albert et du chemin de fer de Calgary à Edmonton, ne soit pas à son siège. Au cours de la présente session l'honorable chef de l'opposition nous a donné plus d'une preuve qu'il portait un vif intérêt à la réputation de son collègue, et j'espère qu'il ne manquera pas de lui transmettre ce renseignement, car l'honorable député de Toronto-ouest, pendant la session de 1903, a déclaré publiquement que ces compagnies de chemin de fer avaient été obligées de donner en nantissement les subventions en terre qu'elles avaient reçues, pour obtenir l'argent nécessaire à la construction des chemins. L'honorable chef de l'opposition pourra aussi profiter de l'occasion pour demander à son collègue comment il se fait qu'une compagnie, connue sous le nom de "Calgary and Edmonton Land Co." a pu vendre, dans le cours de l'année, 129,975 acres de terre, dans le Nord-Ouest, qui ont rapporté une somme de $535,329. Il pourra lui demander aussi si ces terres font partie de celles qui ont été données par le parlement pour aider à la construction de ces chemins et que l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) disait avoir été données en gages aux porteurs d'obligations.

Je ne doute pas, que l'honorable député, quand il apprendra cette nouvelle, pourra nous dire si ces terres font partie de la subvention votée par le parlement pour la construction du chemin de fer de Calgary à Edmonton dont l'honorable député de Toronto s'est occupé en même temps que celui dont vient de parler l'honorable député de la Saskatchewan.

Pendant que j'y suis, je tiens à déclarer qu'il s'est fait beaucoup de choses, au Canada, en matière de chemin de fer, mais qu'on n'a jamais vu une opération aussi inexcusable et aussi scandaleuse que celles qui se rapportent à ces deux chemins de fer de Prince-Albert à Régina, et de Calgary à Edmonton.

Le gouvernement a contribué $12,000,000 en terres et en argent, pour la construction de cette voie ferrée. La dépêche que je viens de lire, fait voir que la "Calgary and Edmonton Land Co." vend ses terres à raison de $4 l'acre. Si l'on prend le total de la subvention en terres donnée à ces deux chemins de fer, il est facile de voir que les chiffres que je viens de donner ne sont pas exagérés. Le parlement a donné à ces promoteurs plus de $12,000,000 en terre et en argent, pour la construction de chemins qui n'ont pas coûté plus de $6,000,000. L'honorable député de Toronto-ouest, le grand financier auquel feu sir John Macdonald s'est adressé comme le seul homme au Canada capable de mener ces deux entrprises à bonne fin, s'est rendu en Angleterre avec $12,000,000 de valeurs canadiennes dans sa poche, et tout ce qu'il a pu obtenir, c'est une somme de $6,000,000 pour construire ces deux lignes, et pour cela il a dû augmenter les garanties en vendant pour $10,000,000 d'obligations.

Toute cette affaire a déjà été racontée plus d'une fois et je n'infligerai pas à la Chambre l'ennui d'entendre de nouvelles explications. Je n'ai pris la parole que pour communiquer cette petite nouvelle à l'honorable député de la Saskatchewan, (M. Davis) et aussi à l'honorable chef de l'opposition pour que ce dernier en informe l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) qui mieux que tout autre est en position de don-

ner des explications de nature à satisfaire ceux qui se plaignent du service que donne le chemin de fer de Régina à Prince-Albert.

M. T. O. DAVIS (Saskatchewan) : Je constate avec plaisir que le directeur général des Postes a pris des mesures énergiques pour rétablir le service postal dans ce district et j'ai aussi entendu avec plaisir l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, promettre de voir à ce qu'il pourrait faire pour obliger la compagnie à nous donner un service régulier. Cela me paraît être une question dont la commission des chemins de fer pourrait s'occuper. Comme la Chambre pourrait croire que je suis quelque peu préjugé et porté à l'exagération, je citerai ce que dit l' " Enterprise " de Rosthern, le plus grand centre d'expédition du blé de tout le Nord-Ouest, à l'exception d'Indian-Head. Il y a à cet endroit sept élévateurs :

Le service du chemin de fer Canadien du Pacifique va de mal en pis. Sur le convoi parti de Régina, mercredi, la température à l'intérieur des voitures allait de pair avec celle du dehors. Pas de chaleur, pas d'eau et toutes sortes de désagréments pour les malheureux voyageurs. Quand le convoi entra à Saskatoon, le juge Prendergast, qui était à bord, réclama l'intervention de la gendarmerie qui mit promptement bon ordre à la situation. Il faut que les choses soient rendues loin pour que les dames mêmes, demandent en vain d'être traitées convenablement.

Je n'en dirai pas davantage. Quand il faut demander le secours de la gendarmerie pour ne pas être gelé à mort par l'incurie des employés du chemin de fer, on peut se faire une idée de la manière dont les voyageurs sont traités. Il est temps de faire quelque chose pour que le public retire quelque avantage de l'argent qu'il a mis dans la caisse de cette compagnie.

La motion (M. Davis) est rejetée.

PETITIONS.

M. MORRISSON : J'ai l'honneur de demander que la pétition de la Compagnie électrique d'Ottawa soit lue, reçue séance tenante et renvoyée au comité des ordres permanents.

Réservé.

M. GRANT : J'ai l'honneur de proposer que le pétition d'Edouard John B. Pense et autres demandant qu'un acte soit voté pour instituer civilement une compagnie sous le titre de 'Kingston and Dominion Central Railway Company," soit reçue et renvoyée au comité des ordres permanents.

M. R. L. BORDEN : Quelle est la nécessité de toutes ces motions spéciales ? Celle qui a été présentée il y a un instant par l'honorable député de Westminster (M. Morrisson) ne contient pas la moindre raison pour qu'une exception soit faite en sa faveur et qu'elle soit reçue, bien que les délais soient expirés. Il y est dit tout simplement que les pétitionnaires n'ont pas pu présenter leur pétition plus tôt, sans donner aucune raison ni aucun fait à l'appui. Maintenant, en voici une autre. Ou le délai devrait être prolongé, ou ces pétitionnaires devraient attendre la prochaine session. Les feuilletons de la Chambre ne devraient pas être encombrés de toutes ces pétitions qui ne reposent sur rien.

M. L'ORATEUR : Je ferai observer que ces pétitions seront soumises au comité des ordres permanents qui décidera si elle doivent être reçues ou non.

M. R. L. BORDEN : Je sais cela, mais une fois qu'une pétition est reçue, le reste va de soi. Je prétends qu'il vaudrait mieux prolonger le délai, ou renvoyer ces pétitions à plus tard. Sans doute que même après l'expiration des délais il peut y avoir des raisons spéciales de recevoir une pétition, mais on n'en a pas donné dans ces deux cas.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je partage l'opinion de l'honorable chef de l'opposition. Je n'ai pas été averti de la présentation de cette pétition. J'admets qu'on doit donner des raisons pour présenter des pétitions après l'expiration des délais.

Réservé.

DEMANDES DE RAPPORTS.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire faire observer au gouvernement qu'il ne s'est pas encore conformé à deux motions ordonnant le dépôt de certains documents. L'une a trait aux cales de radoub sur le Pacifique, et l'autre aux entreprises de transport des malles sur le Saint-Laurent.

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Ce matin même, j'ai fait avertir spécialement tous les départements de hâter la préparation de tous ces rapports. J'y verrai de près.

BILLS D'INTERET PRIVE—CHEMIN DE FER DE QUEBEC AU LAC HURON.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 43) concernant la Compagnie de chemin de fer de Québec au lac Huron.—(M. Malouin.)

Article 3.

M. HAGGART : Quelle est la portée de cet article. Je n'assistais pas au comité, et je n'ai pas entendu les explications. L'honorable député qui a charge du bill ou le président du comité des chemins de fer pourront peut-être l'expliquer.

M. HYMAN : J'ai fait demander le statut pour voir quels sont les Actes dont il est question dans ce bill. Je demanderais que le comité fasse rapport de ses délibérations et demande l'autorisation de siéger de nouveau.

Le comité fait rapport.

EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 57) constituant civilement la Compagnie dite "The Boundary Kamloops and Cariboo Central Railway Co".—(M. Galliher.)

PONT INTERNATIONAL.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 57) constituant civilement la Compagnie dite "The International Railway Bridge Co. of New Brunswick".—(M. Chas. Marcil.)

Article 1.

M. CHARLES MARCIL : On aurait dû mettre Robert au lieu de Richard Noble, et je propose que le changement soit fait.

La motion est adoptée.

Article 6.

M. MARCIL : Je propose de retrancher le mot "cinq" et de le remplacer par le mot "neuf".

La motion est adoptée.

Article 7.

M. R. L. BORDEN : Je ne saisis pas le sens de cet amendement.

M. HYMAN : Il s'agit de rendre la stipulation obligatoire, au lieu de la laisser facultative.

M. HAGGART : Cette compagnie reçoit-elle quelque vieux pont de l'Intercolonial ?

M. MARCIL : Ce pont doit être construit à environ vingt milles à l'est du pont de Métapédia, et le but de cette entreprise est de relier le comté de Bonaventure avec la ville de Campbellton. Les promoteurs sont les constructeurs du chemin de fer International, autrefois le chemin de fer Restigouche et Western. Ils donnent à ce pont le nom d'international pour le faire concorder avec celui du chemin de fer, mais c'est en réalité un pont interprovincial. M. Shanly, l'ingénieur, a fait les études nécessaires et fait rapport que c'est une entreprise très coûteuse, qu'il estime à $520,000. Le pont aura 3,300 pieds de long, avec 40 arches de 100 pieds chacune. Il y a deux chenaux, un de chaque côté de la rivière. Au-dessus du chenal du sud il y aura une arche de 240 pieds de largeur sur 40 pieds de hauteur, pour le passage des bateaux ; du côté de la province de Québec, il y aura un pont-levis.

Ce projet est excessivement populaire dans cette partie du pays et s'il est mis à exécution ce sera une des plus importantes entreprises exécutées. Ce pont mettra toute la péninsule de la Gaspésie en communication directe avec le Nouveau-Brunswick et le marché américain.

M. HAGGART : Il y avait deux ou trois arches des anciens ponts de l'Intercolonial que l'honorable député voulait utiliser pour l'avantage des habitants de ce district et j'ignorais si c'était sur ce pont qu'on voulait les employer.

M. CHARLES MARCIL : Le projet que l'on caresse depuis longtemps d'utiliser le pont de l'Intercolonial à Métapédia ne s'est pas encore réalisé. La Canadian Bridge Company, qui s'est chargée de l'entreprise, a construit deux travées du nouveau pont et en a laissé trois de l'ancien. Par un décret du conseil, l'ancien pont a été cédé aux gouvernements des provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick, qui prennent à leur charge le coût des travaux qui restent à faire. Le conseil des ministres du Nouveau-Brunswick, saisissant toute l'importance de l'entreprise, a accepté l'offre du gouvernement fédéral, et le gouvernement de cette province a fait, l'autre jour, une déclaration dans ce sens devant les membres de l'Assemblée législative du Nouveau-Brunswick. Par malheur, le gouvernement de la province de Québec est obligé en ce moment de construire un deuxième pont sur la Métapédia à un mille de distance du premier, et comme on a un besoin plus pressant de ce pont-là que de celui-ci, il a été décidé que le gouvernement commencerait par construire celui-là. L'Intercolonial et le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard n'ayant aucun besoin de ce pont-ci, j'espère que le gouvernement pourra permettre qu'on s'en serve à cet endroit-là.

M. EMMERSON : Je conseillerais au parrain de ce bill de changer le nom de la compagnie dite "The International Railway Bridge Company". Il est vrai que cette compagnie se trouvera en rapport avec le chemin de fer Intercolonial qui traverse le fleuve Saint-Jean pour se raccorder avec le chemin de fer de Bangor à Aristook ; mais le pont servira aussi à faire raccorder cette ligne avec celle de l'Intercolonial à Campbellton et, dans le comté de Bonaventure, avec celle de l'Atlantique au lac Supérieur. On n'a donné à cette compagnie le nom d'"Internationale" que parce que le chemin de fer International se trouve dans les environs ; mais d'autres chemins de fer passent par là, et on ne devrait pas plus lui donner le nom de ce chemin de fer-là que celui de l'Intercolonial ou de l'Antlantique et Lac Supérieur. Il me semble que le nom d'"Interprovincial" indiquerait plus clairement la nature de ce pont, qui est destiné à relier la province de Québec à celle du Nouveau-Brunswick.

M. CHARLES MARCIL : Je veux bien que le nom soit changé. Les promoteurs de l'entreprise avaient recommandé ce nom-là parce que c'est celui de leur chemin de fer. Le nom d'"Interprovincial" conviendra mieux au pont que celui d'"International".

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : La motion portant que le bill soit adopté comportera aussi qu'on en pourra modifier le titre.

Le bill est rapporté.

M. CHARLES MARCIL : Je propose :

Que le bill (n° 57) intitulé : "Acte constituant civilement la Compagnie dite "The International Railway Bridge Company of New Brunswick" soit maintenant adopté sans le titre, lequel devra être changé sur le feuilleton de la Chambre comme suit : Acte constituant civilement la Compagnie dite "The Interprovincial Railway Bridge Company of New Brunswick."

La motion est adoptée, le bill lu la troisième fois et adopté.

LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE QUEBEC AU LAC HURON.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 43) concernant la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Huron.—(M. Malouin.)

Article 3.

M. HYMAN : L'article 2 renferme les dispositions d'usage par rapport à la prolongation des délais. L'article 3 se lit comme suit :

Nonobstant la détermination du délai dans lequel doit être commencé le chemin de fer de ladite compagnie, portée à l'article 2 du chapitre 93 des statuts de 1902——

Cet article renferme les dispositions ordinaires, c'est-à-dire que si la construction du chemin de fer n'est pas commencée à une certaine date, et si quinze pour cent du montant du capital social n'y sont pas dépensés dans les deux ans de la sanction de l'acte, ou si le chemin de fer n'est pas terminé dans les cinq ans de cette sanction, les pouvoirs de la compagnie seront périmés à l'égard de toute partie dudit chemin de fer qui sera alors inachevée.

——toutes les autres dispositions des actes concernant ladite compagnie, à l'exception de l'article 10 du chapitre 74 des statuts de 1900, sont déclarés avoir continué de s'appliquer à ladite compagnie et à son entreprise et être en pleine vigueur et plein effet.

L'article 10 du chapitre 74 des statuts de 1900 est ainsi conçu :

Si la construction de chemin de fer n'est pas commencée, et si quinze pour cent du capital social n'y sont pas dépensés, sous deux ans de la sanction du présent acte, ou si le chemin de fer n'est pas terminé et mis en exploitation dans les cinq ans de cette sanction, les pouvoirs conférés à la compagnie par le présent acte ou l'Acte des chemins de fer seront alors périmés, nuls et de nul effet à l'égard de toute partie dudit chemin de fer qui restera alors inachevée.

Le bill dispose qu'à l'exception de l'article 10 du chapitre 74 des statuts de 1900, toutes les autres dispositions des actes concernant la compagnie seront maintenues en pleine vigueur. Je remarque sur l'exemplaire corrigé du bill que les mots "sont déclarés avoir continué de s'appliquer" sont remplacés par "s'appliqueront". A la 25ème ligne, on aurait dû aussi supprimer les mots "être en", afin que la dernière partie de l'article pût se lire comme suit : "s'appliqueront à ladite compagnie et à son entreprise, et auront pleine vigueur et plein effet." Je propose que les mots "être en" soient biffés.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Ils le sont sur l'exemplaire du bill que j'ai par devers moi.

Le bill est rapporté, lu la troisième fois et adopté.

DEUXIEME LECTURE.

Bill (n° 87) pour faire droit à James E. Taylor.—(M. Grant.)

INTERPELLATIONS.

SOMMES PAYEES AUX JOURNAUX DE WINNIPEG.

M. J. W. ROCHE :

1. Quel montant le gouvernement a-t-il payé à toutes fins, au cours de l'année expirée le 30 juin 1903, au "Free Press," de Winnipeg ?
2. Au "Der Dordwestern," de Winnipeg ?
3. Au "Loyberg," de Winnipeg ?
4. Au "Canada," aussi de Winnipeg ?

Sir WILFRID LAURIER :

1. $5,299.62.
2. $2,456.10.
3. $2,228.60.
4. $765.85.

LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER "QUEBEC-CENTRAL."

M. MORIN :

Combien le gouvernement a-t-il reçu chaque année de la Compagnie de chemin de fer Québec-Central depuis 1896 jusqu'à ce jour,—

1. Pour la circulation des trains de ladite compagnie sur la voie de l'Intercolonial, entre Harlaka et Lévis ;
2. Pour le magasinage de ses marchandises ;
3. Pour son approvisionnement d'eau ;
4. Pour tout autre objet ?

L'honorable H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) : Les renseignements demandés sont trop volumineux pour les fournir sous forme de réponse à une interpellation. Si l'honorable député (M. Morin) faisait une demande de rapport, il deviendrait plus facile de le renseigner.

PROPAGATION DU HOMARD DANS L'OCEAN PACIFIQUE.

M. MORRISON :

1. Quelles mesures sont prises pour propager le homard dans les eaux de l'océan Pacifique dans la Colombie Anglaise ?
2. Des expériences ont-elles été faites pour y multiplier le homard ? Et dans l'affirmative, quel en a été le résultat ?

L'honorable CHARLES S. HYMAN :

1. Il n'est pas pris de mesures en ce moment.

2. En 1896, il a été expédié en wagon-glacière six cents homards, dont un grand nombre de femelles, ainsi qu'environ 100,000 œufs enveloppés dans des algues marines. Les détails de cette consignation se trouvent à la page 289 du rapport des Pêcheries pour l'année 1896. Depuis, on a autorisé deux autres consignations, mais, eu égard au changement défavorable qui s'est produit dans la température à l'époque où l'on aurait pu se procurer les homards, il n'a pu être donné suite aux mesures qui avaient été prises, bien qu'il ait été expédié sur la côte du Pacifique en 1901, une certaine quantité d'autres poissons—de l'achigan, en très grande partie. Les fonctionnaires du département sont d'opinion que le courant rapide du détroit de Georgie et la faible salure des eaux ont dû entraîner les homards dans la direction du détroit de Puget. On a remarqué que ceux qu'on a gardés près de la côte, dans le voisinage de Nanaïmo se sont bien comportés jusqu'au moment de leur mise en liberté ; il ont dû s'acclimater et se propager, mais il n'a pas été fait de pêche pour s'en rendre compte. Il est arrivé une fois ou deux que des homards provenant de l'essai tenté en 1896 ont été capturés et vendus par des marchands de poissons de Victoria.

CHANGEMENTS DANS LE PERSONNEL DES JUGES DES COURS DE COMTE DE L'ONTARIO.

M. BENNETT—par M. W. J. Roche :

1. Quels changements ont été faits depuis le 1er janvier dernier dans le personnel des juges de cours de comté de l'Ontario ?

2. Y a-t-il actuellement quelques vacances dans le personnel desdites cours ? Dans l'affirmative, dans quelles cours de comté ?

L'honorable CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) :

1. Les juges dont les noms suivent ont été mis à la retraite : le juge Hughes, du comté d'Elgin ; le juge Elliott, du comté de Middlesex ; le juge O'Brien, des comtés de Russell et de Prescott ; le juge Deacon, du comté de Renfrew ; le juge Woods, du comté de Kent.

Le juge Coulter a quitté le comté de Haldimand pour passer à celui d'Elgin.

Les personnes dont les noms suivent ont été nommées juges de cours de comté : G. B. Douglas, pour le comté de Haldimand ; T. Macbeth, pour le comté de Middlesex ; A. Constantineau, pour les comtés de Russell et de Prescott ; D. J. Donahue, pour le comté de Renfrew ; J. L. Dowlin, pour le comté de Kent, et J. J. O'Meara, pour le comté de Carleton.

2. Vacance—La charge de juge puîné pour les comtés de Russell et de Prescott.

LES NAVIRES CANADIENS ET ANGLAIS DANS LES POSSESSIONS AMERICAINES.

M. SAMUEL HUGHES :

1. Des navires ou des marchandises des Etats-Unis sont-ils admis dans quelques-uns des ports suivants à des conditions plus favorables que celles accordées au Canada et à la Grande-Bretagne, savoir :—

(a) Les îles d'Hawaï ;
(b) Les îles Philippines ;
(c) Cuba ;
(d) Porto-Rico ?

2. Dans l'affirmative, en quoi ces conditions diffèrent-elles ?

3. Des navires anglais ou canadiens peuvent-ils transporter des marchandises du Canada, de la Grande-Bretagne ou des Etats-Unis, de quelques ports des Etats-Unis à l'un ou l'autre port mentionné ci-dessus ?

4. Les marchandises ou les navires du Canada ou de la Grande-Bretagne sont-ils plus favorisés que ceux des Etats-Unis à leur entrée dans les ports de l'Afrique-Sud, de l'Egypte, de la Guyane, de Terre-Neuve, des Antilles anglaises, de l'Inde, de l'empire birman et autres possessions anglaises ?

5. Dans l'affirmative, quelles faveurs leur sont accordées ?

6. Des mesures ont-elles été prises par les autorités canadiennes pour engager le gouvernement britannique à assurer aux navires et marchandises du Canada et de la Grande-Bretagne, à leur entrée dans les ports ci-dessus mentionnés, un traitement de faveur semblable à celui qui est accordé aux navires et aux marchandises des Etats-Unis à leur entrée dans les ports coloniaux anglais ?

7. Quelles mesures ont été prises, avec le même objet en vue, à l'égard des navires et des marchandises de tous les autres pays étrangers qui fréquentent les ports coloniaux anglais, de manière à leur accorder le même traitement que celui qui est accordé aux navires et merchandises de la Grande-Bretagne et du Canada à leur entrée dans leurs ports coloniaux ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT (ministre du Commerce) :

1. Oui.

2. Il serait difficile de dire en quoi ces conditions diffèrent, attendu que ces îles, à l'exception de celle de Cuba, appartiennent à la république américaine et que les navires et les marchandises entrent dans ces ports aux mêmes conditions que dans les ports des Etats-Unis. Pour ce qui est de Cuba, il a été récemment négocié un traité qui accordera, ce me semble, aux Etats-Unis une préférence de 20 pour cent. Nous n'en avons pas encore reçu de copie officielle.

3. Non.

4. Non.

5. Réponse au n° 4.

6. On a tenté à diverses reprises d'obtenir un traitement de faveur réciproque pour les marchandises et les navires anglais entrant dans les ports des Etats-Unis, mais les négociations n'ont pas abouti.

7. Les navires et les marchandises des autres pays étrangers qui entrent dans les ports coloniaux anglais sont traités de même

façon que les navires et les marchandises du Canada et de la Grande-Bretagne qui entrent dans leurs ports, à la différence toutefois de l'effet du tarif différentiel.

LISTES ELECTORALES DE LA DIVISION DE VICTORIA-HALIBURTON.

M. SAM. HUGHES :

1. Les listes électorales pour la division de Victoria-Haliburton sont-elles imprimées ?
2. Dans la négative, quelle en est la raison ? Et quand le seront-elles ?
3. Si toutes les municipalités n'ont pas encore envoyé les listes locales, quelles sont celles qui sont en retard ?

Sir WILFRID LAURIER :

1. Non.
2. Parce qu'il y avait trop de listes à imprimer.
3. Les listes de Victoria-Haliburton sont maintenant complètes.

MEDAILLES SUD-AFRICAINES.

M. SAM. HUGHES :

1. A-t-on refusé à des Canadiens qui en ont fait la demande la médaille Sud-Africaine du roi ?
2. Dans l'affirmative, quels sont leurs noms, et quelle est la raison du refus ?
3. Le gouvernement du Canada ou quelqu'un des départements ont-ils demandé aux autorités impériales de rétribuer autrement que par des médailles les services de Canadiens ayant servi dans le Sud-Africain ?
4. Qu'est-il advenu des demandes de médailles formulées par les membres du dernier contingent Sud-Africain, et ont-elles été accordées ?

Sir FREDERICK BORDEN (ministre de la milice) :

1. Oui.
2. (a) Une demande a été faite au nom de certains membres du 2ème régiment des Chasseurs Canadiens à cheval, qui avaient servi deux fois.

(b) Ils n'avaient pas fait dix-huit mois de service en Afrique australe.

4. Les autorités impériales ont refusé les demandes de médailles formulées par les 3ème, 4ème, 5ème et 6ème régiments des Chasseurs Canadiens à cheval formant le dernier contingent envoyé en Afrique Australe.

SALLE D'EXERCICES DE SHERBROOKE.

SALLE D'EXERCICES DE SHERBROOKE.

M. POPE—par M. W. J. ROCHE :

1. Le gouvernement a-t-il décidé de construire une salle d'exercice militaire à Sherbrooke ?
2. L'emplacement en a-t-il été choisi ?
3. Les autorités militaires locales ont-elles été consultées à ce sujet ? Dans l'affirmative, approuvent-elles le choix de l'emplacement ?
4. Une députation s'est-elle rendue auprès du gouvernement à ce sujet ? Dans l'affirmative, quelles personnes formaient cette députation, et quelle a été la nature de l'entrevue ?
5. Est-il vrai que les autorités militaires locales et les citoyens de Sherbrooke se sont prononcés fortement contre le choix de l'emplacement ?

Sir FREDERICK BORDEN :

1. Oui
2. Oui.
3. Oui. Nous avons demandé l'avis du lieutenant-colonel H. R. Fraser, commandant du 53ème régiment, qui n'a pas approuvé le choix de l'emplacement.
4. Oui.

La première se composait du lieutenant-colonel E. H. Worthington, du Dr Camirand, maire de Sherbrooke, et du Dr. Pelletier, M. P.P. Cette première députation s'est prononcée en faveur du choix que nous avions fait, et de l'établissement à Sherbrooke d'une école et d'un campement de cavalerie.

La deuxième députation se composait du lieutenant-colonel H. R. Fraser, du lieutenant-colonel A. N. Worthington, du Dr Austin, de M. C. E. Armitage, de John McIntosh, député, et des majors H. A. Odell et R. J. Spearing. Elle s'est fortement opposée au choix de cet emplacement.

5. Oui. On s'est prononcé pour et contre le choix de l'emplacement.

LE "FREE PRESS," DE WINNIPEG.

M. W. J. ROCHE :

Quel montant le gouvernement a-t-il payé au "Free Press," de Winnipeg, pour toutes fins quelconques, du 30 juin 1903, au 1er avril 1904 ?

Sir WILFRID LAURIER : $7,431.42.

LE GARDIEN DES PHARES DE GANANOQUE.

M. TAYLOR—par M. W. J. ROCHE :

1. M. J. A. Landon est-il gardien des phares Red-Horse et Spectacle, près de Gananoque ?
2. Dans la négative, a-t-il été renvoyé ?
3. Dans l'affirmative, pour quelle raison ?
4. Pendant combien d'années M. Landon a-t-il été employé comme gardien du phare ?
5. Reçoit-il une pension de retraite ?
6. Dans l'affirmative, quel montant ?
7. Dans la négative, le gouvernement se propose-t-il de lui accorder une pension ?

L'honorable CHAS HYMAN : Je répondrai en l'absence du ministre de la Marine et des Pêcheries :

1. Non.
2. Oui.
3. Le phare a fait place à une bouée à gaz à action automatique.
4. Deux ans.
5. Non.
6. ———.
7. Non.

LE GARDIEN DU PHARE DE BUNRT-ISLAND.

M. TAYLOR—par M. W. J. ROCHE :

1. M. J. A. Acton est-il gardien de phare à Burnt-Island, près de Gananoque ?
2. Dans la négative, a-t-il été renvoyé ?

3. Dans l'affirmative, pour quelle raison ?
4. Pendant combien d'années M. Acton a-t-il été employé comme gardien de phare ?
5. Reçoit-il une pension de retraite ?
6. Dans l'affirmative, quel montant ?
7. Dans la négative, le gouvernement se propose-t-il de lui accorder une pension ?

L'honorable CHAS. HYMAN : Le ministre de la Marine et des Pêcheries étant absent, je répondrai pour lui.

1. Non.
2. Oui.
3. Le phare a fait place à une bouée à action automatique.
4. 12 ans, 2 mois et 12 jours.
5. Il lui a été payé 3 mois d'appointements—jusqu'au 31 mars 1904.
6. $62.50.
7. Non.

LE FLEAU DU CHIEN DE MER.

M. CHARLES S. HYMAN :

1. Le gouvernement a-t-il récemment enjoint au commissaire des pêcheries de faire une enquête sur les inconvénients résultants de la présence du chien de mer qui pullule dans les eaux de l'Atlantique le long des côtes du Canada ?
2. Dans l'affirmative, quelle est la nature du rapport du commissaire ?
3. Le gouvernement se propose-t-il d'offrir une prime pour la capture de ces poissons, comme je l'ai recommandé l'an dernier ?
4. Quels moyens le gouvernement se propose-t-il d'adopter pour diminuer ce fléau qui cause tant de dommages aux pêcheries du Canada ?

1. Le commissaire des pêcheries a été autorisé à tenir une enquête sur le fléau du chien de mer et autres questions concernant la pêche le long de la côte septentrionale du Nouveau-Brunswick. Cette enquête s'est terminée le 21 avril.
2. Le rapport est en voie de préparation et sera déposé dans quelques jours.
3. Nous attendrons la production du rapport avant de décider s'il convient d'offrir une prime pour la capture du chien de mer.
4. Le gouvernement est saisi d'un grand nombre de propositions ; il prendra une décision lorsque le rapport en question aura été déposé.

LE BATEAU-FEU "LURCHER."

M. KAULBACH—par M. Bell :

1. Qui a fait le modèle du phare flottant, le "Lurcher," actuellement placé sur la batture "Lurcher," dans la baie de Fundy ?
2. Le gouvernement a-t-il fait construire un autre phare flottant sur le même modèle que le "Lurcher" ?
3. Dans l'affirmative, où sera-t-il stationné ?

M. CHARLES S. HYMAN :

1. Les ingénieurs de la Commission des phares des Etats-Unis. Nous avons adopté leurs modèles les plus récents, estimant qu'en nous adressant à des personnes qui ont acquis une grande expérience en installant de nombreux phares le long de la côte de l'Atlantique, nous étions certains de bénéficier des données les plus récentes et les meilleures.
2. Oui.
3. Au large de l'extrémité orientale de l'île d'Anticosti.

LA FABRIQUE DE FUSILS ROSS.

M. C. A. BELL :

1. Sir Charles Ross ou la compagnie de fabrication des carabines-Ross, ou toute autre personne en leur nom, ont-ils demandé un terrain plus vaste sur les Plaines d'Abraham à Québec ?
2. Dans l'affirmative, quelle étendue et en quelle partie ?
3. Le gouvernement a-t-il accédé à cette demande ?
4. Dans la négative, le gouvernement a-t-il l'intention d'accéder à ladite demande ?

Sir FREDERICK BORDEN :

1. Oui.
2. Une partie du plateau situé au nord de la fabrique de fusils.
3. Non.
4. La question est à l'étude.

LE GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 72) portant modification de l'Acte du chemin de fer Transcontinental National.—(Sir Wilfrid Laurier.)

Article 4.

4. La Compagnie du Grand Tronc peut traiter avec Sa Majesté au sujet de la garantie des secondes obligations hypothécaires de la compagnie du Pacifique à émettre en exécution des stipulations des contrats annexés, et à toute autre fin que les directeurs jugent nécessaire ou à propos pour la mise à exécution desdits contrats.

M. LENNOX : Au moment où le comité levait sa séance, vendredi soir, le ministre des Finances venait d'admettre qu'il n'avait pas calculé le chiffre de la dépense qu'entraîneraient pour le pays les modifications contenues dans la clause 4 du contrat et dans les autres clauses qui s'y rattachent, et qu'il n'avait pas, non plus, cherché à se faire une idée des charges additionnelles que ces amendements feront peser sur nous. En fait, mon honorable ami a déclaré à diverses reprises, au cours du présent débat, qu'il ne lui est pas même venu à la pensée de déterminer par des calculs ni le chiffre de la dépense qui devra résulter de ces amendements, ni la somme de garanties nouvelles que ces modifications vont nous obliger de fournir. Comme l'honorable ministre parlait au nom de ses collègues aussi bien qu'en son propre nom, il y a lieu de penser que le gouvernement a consenti à ces changements sans se demander ce qu'il faudra payer de plus en intérêts, et qu'elles charges nouvelles ces modifications imposeront au pays. Je suis porté à croire, au reste, cela est évident, que le gouvernement a donné pour ainsi dire tête baissée dans cette affaire. La seule

conclusion qui se puisse tirer du discours du premier ministre, de ceux du ministre de l'Intérieur et de l'honorable député d'Annapolis (M. Wade), qu'on a fait parler à la place du ministre des Chemins de fer et Canaux, ainsi que des énoncés du ministre des Finances, qui a daigné faire de brèves observations en une couple de circonstances, c'est que ces honorables messieurs ont pensé que ces modifications n'ajouteraient presque rien à nos charges et n'augmenteraient que dans une proportion insignifiante le chiffre des intérêts à payer. En justice pour mes honorables amis, je m'en rapporterai au texte même de leurs discours. Les paroles suivantes de l'honorable ministre de l'Intérieur se trouvent à la colonne 807 des " Débats."

Mon honorable ami a fait une courte allusion à la modification apportée au contrat, relativement à l'abolition de la limite de notre responsabilité quant au coût de la construction, dans la section des montagnes. Il a dit un mot aussi du changement dans la nature de notre recours, au cas où la compagnie ferait défaut.

La clause dont parlait l'honorable minisnistre, c'est celle qui nous occupe en ce moment, c'est aussi celle qui se rapporte à notre prise de possession du chemin de fer ou à l'accumulation autorisée des intérêts pendant cinq ans avant qu'il nous soit permis de prendre possession de la ligne. Je ferai observer à ce propos qu'il est nécessaire d'étudier en même temps les clauses 4 et 5, c'est-à-dire celle qui concerne l'abolition de la limite de notre responsabilité qui, de $30,000 par mille qu'elle était, est portée à 75 pour 100 du coût de la construction, et celle qui se rapporte à l'obligation prise par le gouvernement de faire en sorte que les garanties produisent une somme égale à 75 pour 100 du coût de la construction. Il y a aussi la clause 1 du contrat supplémentaire, qui se rapporte à la prolongation du délai. En cherchant bien, on finit par découvrir—le gouvernement n'a pas encore trouvé cela parce qu'il ne s'est pas donné la peine de chercher—on finit, dis-je, par découvrir que l'augmentation de nos charges nous impose le devoir d'étudier simultanément ces trois clauses. Prise séparément, la clause 1 semble assez inoffensive en tant qu'elle se rapporte à l'intérêt et à la responsabilité ; isolée, la clause 4 est assez dangereuse, mais pas outre mesure. C'est quand on les considère toutes trois en même temps que l'on remarque qu'elles ont été rédigées pour le malheur du pays ; elles constituent une sorte de machine—et ces sortes de machines tendent de plus en plus à s'introduire dans la politique à certaines époques.

Après avoir parlé des changements apportés à la clause par des actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc, l'honorable ministre dont je viens de rapporter les paroles a ajouté :

Nous sommes prêts à donner à ces actionnaires hésitants la preuve de notre confiance en remplaçant les anciennes restrictions du contrat par d'autres qui n'auront d'application qu'en cas d'un insuccès que nous ne prévoyons pas.

Qu'est-ce à dire ? Tout simplement que le ministre de l'Intérieur ne s'est jamais donné la peine de chercher à déterminer le chiffre de la dépense qui résultera de ces changements. Si ces quelques lignes sont l'expression de sa pensée,—et je le crois incapable de chercher à nous tromper,—il est certain qu'il ne prévoit pas que ces stipulations du contrat supplémentaire soient susceptibles d'ajouter aux charges du pays.

On ne me traitera pas d'ergoteur, j'espère, —bien que ces messieurs de la droite ne se fassent point scrupule de décerner cette épithète à droite et à gauche,—si je fais observer au premier ministre qu'il est de son devoir de reprendre celui de ses partisans qui se permet de venir faire ici quelque assertion erronée. Il est seul juge de l'attitude qu'il doit prendre en pareille circonstance. Mais on a certainement quelque raison de prétendre que lorsqu'un membre de cette Chambre prend pour ainsi dire sur lui seul d'exposer la politique du gouvernement, et qu'il lui arrive, en ce cas, de se livrer à des assertions erronées—sans mauvaise intention, bien entendu—par rapport à des questions de la plus haute importance, il est du devoir du chef du cabinet de relever ces erreurs. Quoi qu'il en soit, il n'a pas protesté lorsque l'honorable député d'Annapolis (M. Wade) a déclaré, confirmant en cela ce que je reproche au gouvernement, qu'on avait modifié et refaçonné ce contrat sans faire de calculs préalables par rapport à ces deux points : l'augmentation de notre responsabilité et la somme des obligations nouvelles qu'il faudra garantir, ou la somme d'intérêts que nous serons appelés à payer par suite de ces modifications. Voici les paroles mêmes que l'honorable député d'Annapolis (M. Wade) a prononcées à ce propos :

Voyant cela, les promoteurs retournèrent auprès du gouvernement et lui demandèrent de modifier le contrat. Le gouvernement avait à choisir entre renoncer entièrement au projet ou accorder les concessions demandées, et il se décida pour cette dernière alternative. Quant à ce qui concerne ces concessions, je n'hésite pas à dire qu'elles ne coûteront pas un sou de plus au pays.

Ce langage est aussi clair que possible. Pour en accentuer davantage la portée, l'honorable député a ajouté :

Elles donneront plus de facilité à la compagnie.

C'est vrai. Je vais faire voir qu'elles donneront de très grandes facilités à la compagnie. Si le gouvernement n'a pas fait de calculs à ce propos, j'ai pris soin d'en faire, moi :

Elles donneront plus de facilités à la compagnie, elles lui permettront de trouver des capitaux, mais elles ne forceront pas les contribuables de ce pays à verser un seul dollar de plus.

Je n'entends pas revenir sur la question de savoir si le premier ministre était tenu de relever une assertion aussi erronée que celle-là. Que le chef du cabinet dût connaître la vérité, c'est ce dont nul ne doute ; mais je laisse là la question en ce qu'elle concerne l'honorable député d'Annapolis, me contentant de noter qu'il a été spécialement chargé d'exposer la politique du gouvernement en cette matière, en remplacement de l'honorable député de Norfolk (M. Charlton) qu'on a fait de lui l'expert en matière de chemin de fer chargé de nous fournir tous les renseignements qui nous manquent. Il faut remarquer en passant que le ministre des Finances et le premier ministre ne nous ont pas appris grand'chose.

Je veux aussi m'arrêter un instant aux opinions que le premier ministre a émises sur cette question. J'entends établir que nul membre du cabinet, à l'exception toutefois du ministre des Finances, ne s'est donné la peine de rechercher jusqu'à quel point les modifications apportées au contrat augmenteront la somme des intérêts qu'il nous faudra payer, ou le fardeau de nos charges. A l'exemple de l'autruche, ils se sont cachés la tête pour ne pas voir les chiffres. Ils ont peut-être prévu que les calculs ne devaient leur causer que de la déception, mais il n'en reste pas moins établi que pas un seul ministre et, apparemment, pas un seul des partisans du gouvernement n'a cherché à déterminer l'effet de ces modifications par rapport à notre responsabilité ou à la somme d'intérêts additionnels que le pays devra payer. Parlant des clauses 4 et 5, le premier ministre a dit :

> Ces clauses sont importantes. De plus, l'Etat consent à parfaire la recette de la vente des obligations de manière à réaliser les trois quarts du coût total de la construction. Cette stipulation sera sujette aux conditions dont le gouvernement et la compagnie pourront convenir.... Si cette situation du marché se maintient et si les obligations sont vendues avec un fort escompte, le gouvernement devra augmenter sa garantie pour combler la différence entre le pair et le prix de vente des obligations.

Il est évident que le premier ministre ignorait absolument quel serait l'effet de ces modifications. De son propre aveu, il n'est pas entendu aux affaires ; il l'a démontré une fois de plus en négligeant de stipuler de quelle manière l'Etat devra parfaire la recette de la vente des obligations. Il ne sait pas que la pire de toutes les politiques serait de suivre son conseil, d'avancer les fonds nécessaires pour combler la différence entre le pair et le prix de vente des obligations. En d'autres termes, si cette différence devait être de $1,000,000 ou $2,000,000, nous serions tenus, au lieu de pouvoir émettre de nouvelles obligations pour un montant plus considérable et d'en payer l'intérêt pendant sept années à l'expiration desquelles la compagnie les prendrait à sa charge avec notre garantie, nous serions tenus, dis-je, de payer ces $2,000,000 en espèces, sans qu'il nous fût permis de jamais exercer le moindre recours par rapport à cette somme. Le ministre des Finances a lui-même déclaré ne pas savoir du tout quelle sera l'étendue du découvert créé de ce chef.

Je me crois tenu de signaler de nouveau à l'attention l'attitude prise par le ministre des Chemins de fer et Canaux, qui fait ici de courtes apparitions et n'ose pas dire un seul mot de ce très important projet de chemin de fer transcontinental. Autrefois, on aurait peut-être chargé de trahison le ministre de la Couronne qui, ayant apposé sa signature à un contrat, eût refusé d'en venir assumer l'entière responsabilité devant la Chambre. Mais si l'honorable ministre juge à propos de ne pas toucher à la question qui prend en ce moment toute notre attention, nous devons néanmoins nous féliciter de ce qu'il nous est parfois donné de l'entendre se prononcer sur des questions d'importance secondaire. En refusant de faire l'estimation des charges nouvelles qui pèseront sur le pays, tant en intérêts qu'en augmentation de responsabilité, le gouvernement donne une singulière preuve de son impuissance. Il semble impossible de tirer les ministres de l'état d'inertie où ils sont plongés.

Qu'ils me permettent néanmoins de leur faire observer qu'ils se sont littéralement fait jouer par les rois des chemins de fer, et plus particulièrement par sir Charles Rivers-Wilson. Si inoffensive qu'elle paraisse de prime abord, cette faible prolongation de délai ne laissera pas d'avoir de très graves conséquences lorsque le moment sera venu de se conformer aux diverses stipulations du contrat. C'est dans l'assemblage de ces clauses que réside tout le secret de l'affaire. Lorsqu'on aura réuni tous les rouages de cette machine compliquée, on se trouvera en situation de saigner le pays d'un million ou deux de plus dont on fera présent au Grand Tronc. Je m'explique. Prenons le premier contrat avec le délai de cinq anées qui y était stipulé ; il nous obligeait à payer trois pour cent d'intérêt pendant environ deux ans et demi. Les personnages puissants qui ont la haute main sur le Grand Tronc nous ont dit que le prix de revient de chaque mille de la section des montagnes sera de $50,000. L'intérêt à 3 pour cent pendant deux ans et demi, ou simplement 7 pour cent de $50,000, représente $3,750, soit, pour chaque mille, $53,750. Chaque mille de la section des montagnes coûtant $53,750, les 500 milles devront nécessairement coûter $26,875,000. Pour réaliser le montant ci-dessus, il faudra émettre des bons pour $29,861,112. Sans ce dangereux assemblage de stipulations, le pays pourrait encore supporter le fardeau de cette dépense sans trop grand inconvénient pour sa situation financière. Pourquoi? Parce que, en supposant que la construction du chemin de fer dût coûter $29,861,112, le contrat primitif ne nous obligeait pas à payer plus de $30,000 par mille, c'est-à-dire qu'il mettait la compagnie dans l'obligation de dépenser $14,-

861,112. Par conséquent, sous l'empire du premier contrat, la limite extrême de notre garantie ne pouvait excéder $15,000,000, et le plus que nous aurions pu être appelés à payer en intérêt, en supposant que le taux en dût être fixé à trois pour cent, ne pouvait excéder $3,150,000.

Pour mieux faire comprendre l'exposé que je viens de faire, je vais indiquer l'effet que le délai de huit années exercera sur le prix de revient de la construction, et l'on remarquera que, pris séparément, ce délai ne constitue pas le plus grand péril auquel le pays se trouve exposé. Le délai dans lequel les travaux de construction devront être terminés étant fixé à huit années, le prix de revient du chemin de fer sera de $56,000 par mille, soit, en tout, de $28,000,000. Pour parfaire ce montant, il faudra émettre pour $31,111,112 d'obligations. S'il n'y avait d'autre modification que celle qui se rapporte au délai, le pays serait protégé par la limite de garantie stipulée à l'ancien contrat, et, malgré l'augmentation de dépense résultant de la prolongation du délai, nous n'aurions à garantir que $15,000,000 d'obligations, tandis que la compagnie serait tenue de débourser $16,111,112, c'est-à-dire un peu plus que le montant des obligations que nous aurions à garantir. L'intérêt que nous aurions à payer resterait le même.

Mais c'est quand on étudie la question de l'augmentation de la garantie que l'on commence à se rendre compte du fonctionnement des rouages de cette machine, et ils ne fonctionnent guère de la façon indiquée par le premier ministre qui nous a dit que les charges du pays ne s'augmenteraient que dans "une proportion infinitésimale"—de bien grands mots pour dire si peu de chose. Avant d'exposer mes calculs, qu'on me permette de dire—et je le prouverai—que cette prolongation de délai d'apparence si inoffensive, représente pour le pays, abstraction faite de tous les intérêts à payer, une dépense d'au moins $300,000 qu'il faudra payer en espèces ; il ne s'agit plus ici de responsabilité, mais de paiement en espèces. Mais si je dis que, considérée indépendamment des autres clauses du contrat, celle qui se rapporte à la prolongation de délai ne saurait avoir d'effet bien sensible sur la situation financière du pays, il ne faut pas conclure qu'elle ne sera pas préjudiciables aux intérêts de la population de l'ouest. Sous ce rapport, la prolongation de délai est très importante. On prétend l'avoir accordée pour accommoder la compagnie ; or, cette dernière ne l'a pas exigée, elle a tout simplement émis l'opinion qu'il ne suffirait peut-être pas de cinq années pour construire la ligne. Cette prolongation de délai est préjudiciable non seulement en ce qu'elle a pour effet de priver la population de l'ouest des facilités de transport qu'on lui avait promises à la dernière session, mais aussi en ce qu'elle augmente le coût de la construction du chemin de fer. L'intérêt commencera à courir du jour où les travaux de construction seront commencés. Il faudra pourvoir au paiement de l'intérêt pendant la moitié peut-être de la période de construction. Il faudra donc payer l'intérêt pendant quatre ans au lieu de deux ans et demi. La prolongation de délai augmentant le coût de la construction, les tarifs de transport devront nécessairement se ressentir de cette augmentation. Indépendamment de tout le reste, le gouvernement se trouve donc, grâce à cette simple prolongation de délai, à faire peser une nouvelle charge sur la population de l'ouest et sur celle du Canada tout entier. Il n'y a pas de doute que tel sera l'effet de la prolongation de délai. C'est sur le coût total de la construction que le comité des chemins de fer ou toute autre autorité devra se baser pour fixer les tarifs de transport qui devront prévaloir sur ce chemin de fer.

Qu'il me soit maintenant permis d'établir le prix de revient de la construction dans un délai de cinq années. Laissons de côté la prolongation du délai, et donnons à la compagnie le bénéfice de la clause portant que l'Etat devra garantir les obligations dont l'émission sera nécessaire pour parfaire le montant nécessaire ; donnons-lui aussi le bénéfice d'une garantie limitée non pas à $30,000 par mille de chemin, mais à soixante-quinze pour cent du coût de la construction, quel qu'il puisse être. Je vais me baser sur ces seuls éléments, en laissant de côté pour l'instant la question de la prolongation du délai, pour établir le chiffre que la dépense atteindra. Je vais faire ce calcul dans le but surtout de faire voir ce que, je n'hésite pas à le dire, le gouvernement n'avait pas prévu, et aussi ce que je vais le sommer de reconnaître qu'il avait prévu, c'est-à-dire qu'il a payé la compagnie pour lui faire accepter cette prolongation de délai. Je mets le gouvernement au défit de dire qu'il ne savait pas cela. Voyons maintenant ce qui en est, en supposant que le chemin a une longueur de 500 milles et que le délai dans lequel il devra être construit est de cinq ans ; à moins de $53,750 par mille, 500 milles de chemin de fer coûteront $26,875,000. Le Canada garantit les trois quarts de ce montant, soit $20,156,250.

Pour produire cette somme avec des obligations à 3 pour cent, se vendant à 90—et nul n'a prétendu, que je sache, que l'on obteindra plus que cela—il faudra une émission de $22,395,834. Or, je demanderai au gouvernement si, avant qu'il eût fait ce changement, cette légère modification comme il l'appelle, au contrat de l'année dernière, et Dieu sait que tout le monde était d'avis que ce contrat était assez mauvais, il s'est rendu compte de la différence qui résulterait de ce changement. En vertu de l'ancien contrat, la garantie que nous devions donner s'élevait tout au plus à $15,000,000. Le gouvernement ne niera pas cela. Il l'a proclamé sur tous les toits l'an dernier.

Il ne peut le nier; $15,000,000 était le maximum de notre garantie l'année dernière. Cette année nous garantissons $22,395,834,

soit exactement $7,395,834 de plus, sans la prolongation de délai dont je parlerai tantôt. Nous faisons plus que cela : nous augmentons de $7,500,000 notre garantie, soit 50 pour cent du montant primitif de $15,000,000, et cependant, le très honorable ministre (sir Wilfrid Laurier) est si content de cet état de choses—ou bien il n'a pas du tout conscience de sa position, j'ignore laquelle de ces deux suppositions est la vraie—qu'il l'annonce comme un très léger changement, n'ayant aucune importance. De fait, il dit : Ces changements sont si extrêmement modérés que je serai étonné si un seul honorable membre de la gauche s'y oppose, bien que ces honorables députés soient très enclins à formuler toutes les objections possibles. Comme dit souvent le très honorable ministre : ce n'est pas tout. Nous avons la question des intérêts. L'intérêt sur ces vingt-deux et quelques millions durant sept ans à 3 pour cent s'élève à $4,603,125. Comme je l'ai dit le total de l'intérêt que nous devions payer en vertu de l'ancien contrat, était de $3,150,000, de sorte que, par la simple modification de la garantie, en faisant disparaître la limite et en supplétant les obligations, nous avons une augmentation nette de $1,453,225, ou en chiffres ronds de $1,500,000 d'augmentation d'intérêt à payer. Mais ce n'est pas tout, tant s'en faut. Il nous faut maintenant pourvoir à la prolongation de délai. J'ai dit il y a un instant et je vais prouver que lorsque le gouvernement a fait ce changement, il ne savait pas que cela impliquerait pour l'Etat de nouveau frais s'élevant en chiffres ronds à $300,000, pour amener la compagnie à accepter cette prolongation de délai. $300,000 n'est pas un montant très considérable ; c'est un faible montant, mais c'est assez pour démontrer que nous avons un gouvernement qui n'a pas su ce qu'il faisait ou qui ne se soit pas soucié des conséquences de son acte. Nul gouvernement soucieux des intérêts du peuple n'aurait sciemment conclu un pareil marché. Lorsque ces gens ont demandé une prolongation de délai, un gouvernement soigneux des intérêts du pays aurait dû leur dire : Vous chargerez l'Etat d'un fardeau additionnel de $300,000, et il vous appartient dans tous les cas de faire ces frais vous-même, car ce serait un vol manifeste—c'est là ce qu'à mon avis dirait un gouvernement soucieux des intérêts publics et je ne le contredirais pas sur ce point—ce serait un vol manifeste au détriment du peuple canadien que de nous demander ces modifications sans en subir les conséquences. Or, quel est le fait ?—et il appartiendra au ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) lorsqu'il en aura le temps, ou au ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Emmerson) lorsqu'il se réveillera ou lorsqu'il en aura la permission, de nous démontrer, s'ils le peuvent, si ces chiffres sont inexacts en substance. En attendant, je considère qu'il est du devoir de chaque député, qu'il soit ou non membre du cabinet, d'étudier immédiatement cette question et de constater aussi exactement que possible quelle sera l'augmentation que ces changements apporteront à notre passif. Voici des chiffres dont la lecture sera peut-être un peu fatigante pour les honorables membres de la droite, mais je vais les faire consigner dans les " Débats," afin que durant de longues années ils puissent confondre les honorables députés lorsqu'ils siégeront à gauche. Alors nous pourrons leur rappeler précisément ce que nous leur disons aujourd'hui et je crains que nos calculs ne soient vérifiés par les faits avant peu d'années.

Cinq cents milles de section des montagnes à $56,000 par mille, coûteront $28,000,000. Le Canada garantira 75 per cent, soit $21,000,000. Si les obligations à 3 pour cent se vendent à 90, il faudra pour cela $23,333,334. En vertu du contrat de 1903, le plus fort montant que nous étions appelés à garantir était de $15,000,000. L'augmentation résultant de cette petite prolongation, bien innocente, s'élève à $8,333,334, soit plus de 50 pour cent du montant de la garantie d'après la proposition primitive soumise au parlement il y a un an. " Simple bagatelle, dit le très honorable ministre. Rien qui vaille la peine d'en parler " répètent ses partisans en cette Chambre, et de bruyants applaudissements éclatent sur tous les sièges. Mais ce n'est n'est pas une simple bagatelle en ce qui concerne la compagnie du chemin de fer ; cela fait admirablement son affaire et cependant, s'il faut en croire M. Wade, si le gouvernement n'eût pas cédé sur ce point, la compagnie se serait retirée et n'aurait pas conclu le contrat. Est-ce que quelqu'un croit cela ? Je ne le crois certainement pas et je ne crois pas que personne autre le croie. Le gouvernement a honteusement capitulé sur ce point et c'est là la seule manière de définir la situation. Si le gouvernement s'était présenté en cette Chambre en disant : Cette compagnie veut telle et telle chose, qu'en pensez-vous ? Vous êtes parmi les représentants du peuple et vous avez le droit d'exprimer votre opinion. Si cela eût été fait, la compagnie se serait tenue aux portes et aurait hanté les coulisses en s'efforçant de faire adopter ce bill et d'obtenir le contrat qu'il aurait plu à la Chambre d'accepter—car nul n'aurait demandé à la compagnie d'accepter un contrat déraisonnable, si elle était venue ici et nous eût donné l'occasion de nous prononcer. Ce changement nous coûtera $8,500,000 de plus sous forme de garantie, non sur tout le contrat supplémentaire, mais tout simplement sur trois sections.

Eh ! bien, combien nous en coûte-t-il en fait d'intérêt additionnel ? L'intérêt sur $23,000,000, en chiffres ronds, à 3 pour cent, s'élève à $4,900,000, soit en chiffres ronds $5,000,000. Cela comprend la prolongation du délai et al garantie supplétive. En vertu du contrat primitif le montant d'intérêt le plus élevé que nous étions tenus de payer était de $3,150,000, de sorte que nous avons un supplément d'intérêt à payer de $1,-

750,000 ou un million et un quart d'intérêt par suite de ce changement. Et, cependant, les membres du gouvernement répètent la déclaration du très honorable chef du gouvernement lorsqu'il dit en toute sincérité et en toute candeur : C'est une petite affaire; cela ne signifie pas grand'chose, c'est une modification insignifiante. S'il n'y eût pas eu de prolongement de délai, l'intérêt que nous aurions à payer serait de $4,603,000. Déduisez cela de l'intérêt actuel, que nous constatons devoir être payé, grâce à la prolongation de délai, et vous avez $296,875. C'est là la somme que nous devons payer à la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc à titre de prime pour avoir accepté cette concession additionnelle, la prolongation de trois ans, du délai fixé par le contrat.

Je donne cela pour un fait, et s'il en est autrement, les membres du gouvernement feraient bien de le nier s'ils le peuvent. Je veux rendre ce point parfaitement clair,—parce que, soit intentionnellement soit accidentellement, les honorables membres de la droite citent parfois un extrait tronqué et disent qu'un certain honorable député a fait telle ou telle déclaration,—qu'en citant les chiffres que j'ai donnés, je ne parle que de l'effet de l'article qui prolonge le délai, de l'article 4 faisant disparaître la limite de la garantie et de l'article 5 pourvoyant à la garantie supplétive dans la convention supplémentaire. En outre de ces chiffres, nous avons ce fait possible, ce résultat inévitable, en vertu de l'article 32 du contrat de 1903, qu'il est possible que nous soyons obligés de payer l'intérêt durant une autre periode de trois ans au cas où la compagnie ne ferait pas assez de profit pour payer cet intérêt. Puis, il faut que cela soit capitalisé, de sorte que nous aurons à payer en sus, la somme de $1,890,000. Nous devons aussi nous rappeler qu'en vertu de l'article 6 du contrat amendé, auquel nous arriverons dans quelques instants, ou dans quelques jours—j'ignore si ce sera l'un ou l'autre—ces paiements sont différés de——

L'honorable M. PATERSON : Quelques semaines, je crois.

M. LENNOX : Des semaines et des semaines. Plus nous jetons de lumière sur ce contrat, plus nous trouvons de défauts. Le service de l'intérêt sera différé, parce qu'il est stipulé que la compagnie n'est pas obligée de payer l'intérêt et elle peut encore narguer le gouvernement. Le gouvernement actuel ne semble pas croire que le peuple s'opposera à ce contrat, mais je crois que le peuple se débarrassera du gouvernement actuel et qu'alors nous aurons un autre ordre de choses. Ces intérêts différés, capitalisés durant quatre ans et demi—vous pouvez mettre cela aussi près de cinq ans qu'il vous plaira—s'élevent à $2,835,000. Ceci est tout à fait en dehors des autres incidents que nous traiterons plus tard. Je ne mentionne ceci qu'afin de bien faire voir que, pour le moment, je me borne à parle de ces trois articles. Mais ce n'est pas tout.

L'honorable M. FITZPATRICK : Mon honorable ami (M. Lennox) me permettra-t-il d'appeler son attention sur le fait que nous ne discutons pas deux articles? Nous n'en sommes pas encore arrivés à l'article qu'il désire discuter. Si le comité désire que nous discutions et que nous adoptions tous ces articles à la fois, il n'y aura aucune objection à cela.

M. R. L. BORDEN : Je suppose que dans le but de faire un calcul intelligible, il est nécessaire d'examiner les deux articles.

L'honorable M. FITZPATRICK : Dans ce but ou dans le but de faire un discours. J'ignore lequel.

M. LENNOX : Un peu dans les deux. J'avoue sans fausse honte que je désire faire un discours. Je crois qu'il importe que nous fassions des discours. Je crois qu'il est très important que le pays soit saisi de ce fait étonnant que pas un seul membre du cabinet, et autant qu'on a pu le constater, pas un seul des partisans endormis du gouvernement n'a fait le calcul de ce que ces obligations nous coûteront. Je ne parlerai pas plus longtemps sur ce sujet. Cela n'est pas nécessaire. Pour l'estimation que j'ai faite j'ai adopté comme base l'intérêt de 3 pour cent, mais je crois que 3 pour cent n'est pas un taux assez élevé et que pour constater quel est le véritable fardeau qui doit retomber sur le peuple, il faudrait calculer cela à 3½ pour cent ou peut-être quatre pour cent. Sir Charles Rivers-Wilson a parlé l'autre jour de quatre pour cent, et si vous vendez à quatre-vingt-dix les obligations à trois pour cent l'acheteur ne pourra avoir 4 pour 100. Je crois qu'il y a tout lieu de croire que nous ne pourrons pas négocier ce placement à trois pour cent. Or, il y a une autre question dont je veux parler, et c'est au sujet de cette garantie supplétive. J'ai démontré——

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je crois que l'honorable député abordera un autre article s'il parle de la garantie supplétive au sujet de cette question.

M. LENNOX : Je n'aborde pas du tout un autre article.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT: Cette question n'est pas comprise dans l'article n° 4.

M. LENNOX : Très bien ; nous allons y arriver d'une autre manière.

L'honorable leader du gouvernement nous a dit que cela n'était pas sérieux, et que—

Si le marché se maintient tel qu'il est, et si les bons doivent être à un fort escompte, le gouvernement devra faire quelques autres avances—

Bien entendu, si l'escompte était insignifiant, ça ne vaudrait guère la peine qu'on s'en occupe.

—afin de compenser la différence entre la valeur versée et le prix réalisé ; mais si le marché revient à l'état où il était il y a six semaines, les avances seraient insignifiantes.

Il s'agit ici de l'écart entre $23,333,334, et $21,000,000, c'est à-dire $2,333,334. C'est là le détail insignifiant dont parle le très honorable premier ministre. Le très honorable gentleman a parlé des 4e et 5e articles, et vous ne pouvez pas les séparer. Le passif du pays se trouve augmenté comme suit : L'augmentation de notre dette est constituée par la différence entre $15,000,000 et $23,333,334, ou $8,333,334, c'est-à-dire plus de 50 pour 100, que dis-je, plus de 52 pour 100 d'augmentation sur les obligations assumées l'année dernière. Au lieu de payer $3,150,000 pour l'intérêt, il nous faut ajouter à cette somme $1,750,000, et il nous faut en outre payer pour le privilège d'obtenir de la compagnie de prolonger le temps de trois ans, privant par là même nos populations de l'Ouest de ce chemin de fer dont ils ont un si pressant besoin, sans compter qu'on augmente ainsi le coût de ce chemin de fer et le coût de transport. La construction du chemin de fer se trouve ainsi retardée, et il nous en coûte pour cela $300,000 ; c'est-à-dire que nous payons en quelque sorte à la compagnie une prime pour nous enlever un privilège valant $300,000. Le très honorable leader de la Chambre nous a dit lui-même qu'il était urgent qu'on se mît au plus tôt à l'œuvre. Il a dit l'année dernière, bien qu'il se soit exprimé quelque peu différemment cette année :

On n'a pas voulu admettre qu'il y eût nécessité immédiate de construire ce chemin, et on s'est opposé au programme que nous avons soumis pour commencer immédiatement les travaux ; mais quant à l'idée même de ce chemin, je ne crois pas qu'on s'y soit jamais opposé.

Laissez-moi ici présenter quelques observations. Tout cela allait fort bien l'année dernière, mais j'aimerais à demander à l'honorable premier ministre s'il peut persister aujourd'hui à soutenir cette allégation, après la publicité donnée au mémoire de M. Blair, qui recommandait à tous les membres du gouvernement une tout autre ligne de conduite avant même que ce projet fût discuté à la Chambre. Ces petites inconséquences, qui n'offrent sans doute rien de déshonnête, se rencontrent fréquemment dans le discours du très honorable premier ministre.

On n'a pas voulu admettre qu'il y eût nécessité immédiate de construire ce chemin, et on s'est opposé au programme que nous avons soumis pour commencer immédiatement les travaux ; mais quant à l'idée même de ce chemin, je ne crois pas qu'on s'y soit jamais opposé, et je ne crois pas non plus qu'on entendra un seul mot de désapprobation à ce sujet. Il suffira, je crois, de quelques mots pour réduire à néant la première de ces objections, c'est-à-dire celle ayant trait à la construction immédiate du chemin. A tous ceux qui nous recommandent de remettre notre tâche au lendemain ; à tous ceux qui nous disent qu'il vaut mieux attendre ; à tous ceux qui nous prient de nous arrêter, de réfléchir, de nous renseigner, notre réponse est : Non, le temps est passé de délibérer ; il faut agir.

Même aujourd'hui on prétend que nous ne devons pas réfléchir davantage, et, cependant, le gouvernement ignore à quels frais tout cela va nous entraîner. Il est certes étrange que nous devions payer la compagnie pour retarder la construction de ce chemin de fer, après les déclarations si catégoriques faites il y a un an par le premier ministre. Le très honorable leader de la Chambre disait alors qu'il était urgent de nous mettre au plus tôt à cette construction, d'abord parce que les colons de l'ouest avait un besoin pressant de ce chemin de fer, et ensuite parce que, disait-il, l'abrogation du privilège de transit serait une cause de ruine pour le pays.

Il s'est même écrié : " Plaise au ciel qu'il ne soit pas trop tard ! " Quel motifa-t-on de payer dès maintenant ces $300,000 ? Le fait-on afin que le très honorable premier ministre puisse avoir occasion d'adresser au ciel de nouvelles prières. Il a dit aussi : " Le ciel nous préserve, pendant que nous temporisons de la sorte, de voir notre commerce prendre une autre direction ! "

L'honorable M. ROSS : Mon honorable ami doit savoir que la prière est chose salutaire.

M. LENNOX : Oui, mais c'est dans cette Chambre que le premier ministre se laissait aller à ces exercices de dévotion, alors qu'il nous faisait la lutte au dehors. C'est dans le conseil même des ministres que se sont produits tous ces délais et différends dont il parle, c'est-à-dire avant le dépôt de ce projet. Le premier ministre ne commença à se tourner vers le ciel que quand on lui eut mis sous les yeux, en cette Chambre, le long exemple des conservateurs. Je ne suis pas ce qu'on peut appeler un homme dévôt, et je vais laisser le très honorable premier ministre à ses prières. Mais je répète que, malgré ces prières, il n'a pas suivi une ligne de conduite de financier pratique dans toutes ces négociations avec le Grand Tronc. Il est évident que le gouvernement, avant de consentir à modifier ainsi le contrat, aurait dû s'assurer du surcroît de charge que tout cela allait représenter pour le pays. Ce qui est très significatif, c'est que, bien qu'il s'agissait ici d'une entreprise absolument gigantesque, non seulement le gouvernement ne s'est pas assuré de ce que pourrait être ce surcroît de charges, mais il a tenté de nous imposer cette entreprise sans nous donner la moindre explication sur les frais auxquels ce projet allait nous entraîner. J'espère bien, M. l'Orateur, qu'on va nous donner quelques explications sur ce sujet avant que ce bill soit adopté.

L'honorable WM. PATERSON (ministre des Douanes) : Je ne veux pas entreprendre de discuter tout le bill, ainsi que l'a fait mon

honorable ami (M. Lennox). On a reproché à plusieurs membres de la droite de n'avoir pas dit un seul mot dans la discussion du bill en comité, mais je suppose que ces messieurs ont dû croire, comme moi, que la chose était inutile, car ce projet a été tellement discuté, l'année dernière, sous toutes ses faces, que nous en avons encore aujourd'hui les échos dans les oreilles. Je crois que la droite de cette Chambre a suffisamment exprimé son avis pour qu'il n'y ait pas lieu de lui adresser de semblables reproches. On m'a dit que mon propre discours était le quatre-vingt-cinquième qui avait été prononcé l'année dernière sur cette question, et comme il en est venu d'autres après le mien, on serait en droit de conclure que cela était pleinement suffisant. Je ne viens pas ici présenter aucunes remarques générales ; je ne vais essayer de m'occuper—ce qu'a n'a pas fait, je regrette de le dire, l'honorable député qui m'a précédé—que du sujet qui est en ce moment soumis à notre considération.

Il n'y a aucun doute que les changements introduits dans cet article vont peut-être augmenter les responsabilités du pays. Je dis que cela est possible, mais nous ignorons encore en quoi peut consister cet accroissement de responsabilités. Evidemment, les actionnaires du Grand Tronc ont pensé que ces modifications entraînaient de nouvelles responsabilités. Ils ont hésité à accepter le contrat ratifié par le parlement, parce qu'ils se sont aperçus par la suite que les termes en étaient trop stricts et favorisaient indûment une seule des deux parties. Ils ont demandé certaines modifications, dont l'une était qu'au lieu de garantir les trois quarts de $40,000 par mille pour la section des montagnes, nous dussions garantir les trois quarts des frais de construction de cette section, même si ces frais devaient dépasser $40,000 par mille. C'est à la Chambre à décider si nous avons agi sagement en accordant cette concession. Le gouvernement a cru que nous ferions bien d'y consentir, et la Chambre s'est aussi rangée à cet avis, car elle a voté la seconde lecture du bill à une majorité de 55 voix. Ces honorables messieurs de la gauche nous demandent de leur indiquer ce que sera cette augmentation de responsabilités à la charge du pays ; et ils nous ont soumis quelques chiffres. Je vais me placer à un point de vue tout nouveau, et je crois que la Chambre consentira à se placer au même point de vue, afin de décider si nous avons bien ou mal agi. Prenons, par exemple, la déclaration de l'honorable député de Hamilton (M. Barker) qui a beaucoup étudié ce sujet. Je crois qu'il a basé ses remarques sur une estimation faite par le président du Grand Tronc, portant à $50,000 par mille le coût possible de la section des montagnes, et ajoutant $6,000 pour l'intérêt pendant les travaux de construction, soit $56,000 en tout. L'honorable député (M. Barker) est convaincu qu'au lieu de garantir jusqu'à concurrence de $30,000 par mille, ainsi que le voulait l'ancien contrat, nous en sommes maintenant arrivés à garantir virtuellement $42,000 par mille.

Il estime le parcours à 500 milles. Eh bien, nous ignorons encore ce que sera au juste ce parcours. Je suppose que sir Charles Rivers-Wilson ne pourrait pas dire lui-même qu'il a pu s'assurer, en donnant les travaux à l'entreprise, du coût exact de ce chemin. En admettant que le parcours soit de 500 milles, à $30,000 par mille cela représenterait $15,000,000, et l'intérêt à 3 pour 100 donnerait $450,000 par année, soit $3,150,000 pour sept ans. Si nous supposons encore—je prends ici les chiffres de mon honorable ami, sans que cela m'engage à rien—que les trois quarts du coût représenteront $42,000 par mille, cela donnerait pour 500 milles $21,000,000, et l'intérêt à 3 pour 100 donnerait $630,000, soit $4,410,000 pour 7 ans. Par conséquent, nous nous trouverions ici avoir à payer $1,260,000 de plus, non pas en une seule fois, mais en sept ans. Je suppose que l'honorable ministre des Finances, bien que je n'aie pas encore discuté ce sujet avec lui, n'oubliera pas en proposant son état estimatif que le parcours qu'il a adopté n'était pas exactement le même que celui dont nous parlent ces honorables messieurs de la gauche. Eh bien, est-il sage de faire ce changement ? Le contrat ne pouvait pas être ratifié, tel qu'il était à l'origine. Des concessions s'imposaient. Celle dont il s'agit ici est peut-être la plus importante, et c'est la seule, si on en excepte peut-être une autre, qui peut nous entraîner à un surcroît de responsabilités. Si nous n'avions pas consenti à accorder cette concession, et si tout le projet était, en conséquence, tombé à veau-l'eau, est-ce qu'il aurait fallu renoncer à ce chemin de fer ?

M. CLANCY : Cela eût-il dû s'ensuivre ?

M. PATERSON : Il se fût ensuit, ainsi que l'a proposé le leader de l'opposition, que le gouvernement aurait construit le chemin. Mon honorable ami ne veut sans doute pas laisser croire à ses concitoyens de la Colombie-Britannique que si jamais l'opposition arrive au pouvoir elle se donnera bien garde de construire une autre section de chemin de fer, allant d'Edmonton au littoral du Pacifique ? Aimerait-il que le public crût que c'est bien là la ligne de conduite qu'adopterait l'opposition ? Eh bien, M. l'Orateur, quels sont les faits ? Si ce projet était tombé à vau-l'eau, il aurait fallu construire quand même ce chemin. Supposons qu'on se fût prêté alors aux désirs exprimés par l'honorable leader de l'opposition. On a parlé de victoires remportées par les conservateurs dans Lambton-est et Bruce-est, où les électeurs ont eu occasion de se prononcer sur les mérites des deux projets en présence. Ce qui a été discuté, dans ces deux élections, ce n'est pas la nouvelle proposition présentée par ces honorables députés de la gauche. C'est la proposition qui a été soumise au parlement l'année dernière, c'est-à-dire que le gouvernement aurait dû

engager le Grand Tronc et le Canadian Northern réunis à construire un chemin de Edmonton à l'océan Pacifique ; et, dans le cas où ces deux compagnies ne se seraient pas entendues, le gouvernement aurait construit lui-même le chemin en accordant aux dites compagnies des droits de parcours commun. C'est là la proposition que nous avons à considérer maintenant. S'il faut en croire ces honorables messieurs de la gauche, ce nouveau contrat va faire assumer au pays une responsabilité de $1,000,000 de plus, en prenant pour base l'état estimatif de $14,000,000 soumis par le ministre des Finances.

Dans les circonstances, que faire? Renoncer au marché ou construire le chemin, comme la gauche le voudrait ? Dans ce cas, quel poids ajouterons-nous au fardeau qui pèse sur les épaules du peuple ? D'après les chiffres mêmes de ces messieurs, nous avons ajouté à nos obligations la somme de $1,260,000 répartie en sept ans. Mais s'ils arrivent au pouvoir et construisent le chemin au prix qu'il va coûter selon eux, c'est-à-dire à raison de $56,000 le mille, il leur faudra payer, pour les 500 milles, $28,000,000, dont l'intérêt à 3 pour cent s'élèvera à $840,000, soit $5,880,000 pour sept ans, ou $1,470,000 de plus que l'intérêt des sept ans d'après le présent contrat. Voilà l'alternative, voilà les obligations auxquelles ces messieurs, si empressés à demander des chiffres auront à faire face. Vont-ils rejeter le contrat tel que modifié, contrat en vertu duquel le peuple devra payer l'intérêt de tout le coût plutôt que celui des trois quarts du coût? Mais, dit l'honorable député, l'Etat construira le chemin à ses frais et il sera propriétaire. Puis il fera des règlements pour donner des droits de parcours commun aux compagnies de chemins de fer. Eh ! bien, est-on sûr que ces compagnies paieront l'intérêt ? Paieront-elles l'intérêt annuel sur les frais qu'il aura fallu faire pour arriver à mettre le chemin en état de fonctionner, et le paieront-elles à compter du jour qu'elles l'auront pris à bail et qu'il aura commencé à fonctionner ? Que dit l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) ? Que l'entretien d'un chemin coûte énormément cher pendant les premières années qu'il fonctionne. Ces messieurs nous demandent des renseignements et nous leur exposons les deux projets. Veulent-ils que ce chemin se construise d'après leur propre projet et qu'il coûte au pays, en sept ans, $1,470,000 de plus que d'après notre projet à nous? Qu'on daigne le remarquer, d'après notre projet l'obligation du gouvernement cesse au bout de sept ans. Mais s'il emprunte lui-même l'argent et s'il construit lui-même le chemin elle ne cessera jamais, et force lui sera de continuer indéfiniment à payer la dette.

Mais, disent-ils, "le chemin nous appartient"—Oui, mais que démontre l'expérience au sujet de la possession de chemins de fer par l'Etat? Combien retirons-nous d'intérêt sur le capital que nous a coûté celui qui nous appartient et que nous exploitons aujourd'hui? Pourquoi pensez-vous que celui-ci donnera de meilleurs résultats? Je soumets—et c'est le seul point dont je voulais parler—que l'étude de cette question nous met dans l'alternative d'accepter ces modifications du contrat intervenu en premier lieu, ou de les rejeter et nous condamner à voir avorter le projet. Dans ce dernier cas. comment nous y prendrons-nous pour faire construire ce chemin? Nous voulons construire un autre chemin à travers les montagnes Rocheuses jusqu'à la côte du Pacifique et nous entreprenons d'en assurer la construction d'après la méthode la plus économique selon nous. De son côté, la gauche se dit favorable à la construction d'un chemin qui s'étende depuis Edmonton jusqu'à la côte du Pacifique, et veut le construire dans l'espérance que le Grand Tronc et le Canadien du Nord s'entendront pour le prendre à bail. Eh bien ! le Grand Tronc est partie au présent contrat. Supposons qu'il aurait dit à ces messieurs de la gauche : "Je veux qu'on m'exempte pour sept ans de payer l'intérêt des obligations," la gauche aurait dû lui faire la même concession ou lui faire payer l'intérêt à compter du moment qu'il aurait pris le chemin à bail. Quel eût été le résultat de tout cela? Si le chemin n'avait pas fait de recettes suffisantes pour couvrir, à des taux raisonnables, les frais d'exploitation, ces messieurs de la gauche auraient permis à la compagnie d'élever les taux de transport suffisamment pour arriver à pouvoir payer l'intérêt et les frais d'exploitation. Qu'est-ce que cela signifierait ? D'après notre projet nous aurons un chemin, nos obligations par rapport à ce chemin-là cesseront à l'expiration de sept ans s'il est exploité avec succès, comme nous pensons qu'il le sera, et nous l'aurons à meilleur marché que d'après la proposition de la gauche. En outre, nous jouirons d'une prépondérance absolue au sujet de la réglementation de ses tarifs, tout comme si le chemin nous appartenait.

Quelques VOIX : Non pas.

L'honorable M. PATERSON : Oui, et nous pourrons faire circuler nos propres convois sur ce chemin qui appartiendra au peuple canadien tout comme si nous l'avions construit nous-mêmes et comme si nous l'avions loué à une autre compagnie. Comparons les deux projets. L'honorable préopinant aura peut-être la bonté de nous citer des chiffres établissant combien il pense que ce chemin coûterait s'il était construit par le gouvernement et faisant voir également si ce moyen serait plus avantageux et plus économique que celui qu'il s'agit d'adopter maintenant et d'après lequel nous faisons disparaître la limite de $30,000 et décidons de garantir les trois quarts du coût de construction, quel qu'il soit. Voilà la question. Il s'agit de savoir si nous allons renoncer à l'idée d'avoir un chemin ou si nous allons le construire comme entreprise publique. Cette dernière alterna-

tive est celle que la gauche trouve préférable. Dans ce cas il faudra emprunter de l'argent et nous aurons à payer près de $1,500,000 de plus par année. D'après notre plan à nous, l'obligation du peuple cessera à l'expiration de sept ans ; d'après celui de la gauche elle existera tant que la dette ne sera pas payée, car ce serait de l'argent emprunté et personne ne sera là pour prendre le chemin à bail et le payer.

Mais, dira-t-on peut-être, nous le louerons et il rapportera de quoi payer l'intérêt. Qui vous le dit ? Qui vous assure qu'il en sera ainsi, à en juger d'après les chiffres cités par l'honorable député de Toronto-ouest relativement à ce que coûtera la section des montagnes pendant les premières années qui suivront son parachèvement ? Ces messieurs ne voient-ils pas que l'Etat serait obligé de payer l'intérêt pendant sept ans et même plus, ou de forcer la compagnie concessionnaire à exiger des prix de transport onéreux pour le public.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre des Douanes a fait une découverte merveilleuse ; il a trouvé que si le gouvernement construisait le chemin il serait obligé de le payer. Cela ne me paraît pas jeter beaucoup de lumière sur le sujet. Il aurait dû s'apercevoir également que si le gouvernement était propriétaire du chemin il en aurait les revenus. Toutefois, nous avons appris que le gouvernement a été obligé de se rendre aux sollicitations du Grand Tronc. C'est là un renseignement fort intéressant que l'honorable ministre n'a cessé de répéter. Le gouvernement n'avait plus à choisir.

L'honorable M. PATERSON : Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai déclaré qu'il lui fallait ou accepter ces conditions, ou abandonner le projet.

M. R. L. BORDEN : Alors nous devrions être très reconnaissants au Grand-Tronc-Pacifique de la modération dont il a fait preuve. Il aurait pu demander au gouvernement quatre-vingt ou quatre-vingt-dix pour cent pour garantir les obligations ; il aurait pu demander d'être exempté, durant dix ou quinze ans, du service de l'intérêret. Si la situation est telle que l'a décrite le ministre des Douanes, la Chambre et le pays doivent au Grand Tronc de vifs remerciements. Non seulement des gens qui forment partie du Grand Tronc, mais des membres du gouvernement et surtout le ministre de l'Intérieur, ont déclaré ce projet de construire un chemin de fer jusqu'au Nord-Ouest canadien infiniment supérieur, au point de vue des affaires, à celui d'après lequel le chemin de fer Canadien du Pacifique fut construit il y a quelques années. Le ministre de l'Intérieur n'est-il pas venu nous dire qu'en 1903 les recettes nettes du Pacifique se sont élevées à $15,000,000 ? Le ministre de l'Agriculture et certains autres membres du cabinet ne se sont-ils pas joints à lui pour démontrer que l'Ouest offre beaucoup plus d'avantages aujourd'hui qu'il n'en offrait il y a vingt-cinq ans, et que, au point de vue des affaires, le projet actuel est infiniment meilleur que l'était celui de la construction du Pacifique ? A moins que le ministre des Douanes n'eût voulu répudier absolument ces déclarations des directeurs du Grand Tronc qu'on représente comme les meilleurs experts du monde en matière d'exploitation des chemins de fer, à moins qu'il n'eût voulu répudier également les assertions de ses propres collègues, personne ne se serait jamais imaginé qu'il aurait raisonné comme il l'a fait cet après-midi. Voici un chemin de fer qui va s'étendre de Winnipeg à la côte du Pacifique et au sujet duquel nous assumons une obligation représentant les trois quarts de ce qu'il en coûtera pour le construire. Lorsque nous nous plaignons de l'augmentation considérable de nos obligations relativement à la section des montagnes, la seule réponse que nous puissions obtenir du gouvernement ou du ministre des Douanes, c'est que si le gouvernement construisait lui-même le chemin de fer il serait obligé de le faire à ses frais. En vérité, mon honorable ami peut-il croire qu'il a osé présenter cet argument-là ? Il ne prétend pas savoir combien cette modification va coûter de plus au pays. Il est naturel de supposer qu'avant de se rendre à cette proposition du Grand Tronc le gouvernement aurait dû faire lui-même une estimation des obligations supplémentaires qu'elle comportait. Le ministre des Douanes traite cette question comme si elle ne s'était jamais présentée au gouvernement avant que le député d'Hamilton l'eût soulevée. Il n'a pas étudié les chiffres, dit-il, et il est disposé à accepter, pour le moment, ceux de l'honorable député d'Hamilton ; mais il résulte de sa propre déclaration qu'il ne pouvait pas étudier les chiffres. On a fait la proposition au gouvernement, il l'a acceptée, tous les ministres l'ont agréée, d'après le ministre des Douanes, sans même se demander quelles obligations nouvelles cette convention supplémentaire allait imposer au pays. C'est tellement vrai que lorsque le premier ministre a présenté cette convention à la Chambre il s'est contenté de dire qu'il fleurissait des roses à deux cents milles au nord-est de ce chemin de fer et il n'a pas soufflé mot des obligations supplémentaires que cette modification imposait au pays par rapport à la garantie du coût de construction de la section des montagnes.

Les observations du premier ministre consignées à la page 720 (v.a.) de la version revisée des Débats ne contiennent pas un mot d'explication à ce sujet, à l'adresse de la députation ou du peuple. Toutefois, le ministre de l'Intérieur a abordé la question et a été un peu plus loin. Faisant allusion aux gens du Grand Tronc, il a dit :

> Nous sommes prêts à donner à ces actionnaires hésitants la preuve de notre confiance en remplaçant les anciennes restrictions du contrat par d'autres qui n'auront d'application

que dans le cas d'un insuccès que nous ne prévoyons pas.

Tout ce que cela peut vouloir dire c'est que la disposition relative à la section des montagnes n'ajoute pas pour un dollar de plus à la responsabilité du peuple.

L'honorable député d'Hamilton a cité des chiffres que ni le ministre des Finances, ni le ministre des Douanes, ni le ministre de l'Intérieur n'ont contredits. Ces chiffres établissent que le peuple sera appelé, en vertu de cette convention supplémentaire, à payer au moins $1,260,000 de plus que ce qu'il aurait dû payer par rapport à la section des montagnes en vertu de la convention intervenue en premier lieu.

Je déclare que mon honorable ami d'Hamilton n'a rien exagéré quand il a dit que l'observation du ministre de l'Intérieur, si elle devait prise sérieusement, manquait entièrement de sincérité. Elle a été répétée par tout le pays en justification du contrat, pour montrer qu'aucune obligation nouvelle n'était, en vertu de ce contrat, imposée au pays. Mon honorable ami, le ministre de l'Intérieur déclare que je puis bien interpréter ses paroles à ma manière. J'en fais l'interprétation que j'ai dite, et j'ajoute qu'aucun homme à l'esprit juste ne lira ces paroles sans leur donner la même interprétation. Mais on est allé encore plus loin dans ce sens. L'honorable deputé d'Annapolis (M. Wade), qui est maintenant dans cette enceinte, a déclaré expressément ce que l'honorable ministre de l'Intérieur avait donné clairement à entendre. Voici les paroles dont s'est servi l'honorable député d'Annapolis :

> Au sujet de ces concessions, je n'hésite pas à déclarer publiquement que la modification du contrat n'imposera pas au Dominion la dépense d'un seul dollar de plus.

Or, voilà dix ou quinze jours que l'honorable député d'Annapolis a sous les yeux les chiffres présentés par l'honorable député d'Hamilton, et bien qu'il ait mis sa réputation au jeu sur cette déclaration, il n'a pas encore ouvert la bouche pour démontrer la fausseté des chiffres en question. Il est malheureux que le peuple soit ainsi déçu quant à l'effet de ce contrat. Il aurait été sage, je pense, de la part du premier ministre, de faire tout d'abord ce que le ministre des Finances fut contraint de faire le 20 avril dernier, quand il dit :

> Je demande pardon à l'honorablle député. Je ne me rappelle pas avoir entendu le député d'Annapolis parler ainsi. Je l'ai bien entendu déclarer, en termes généraux, que cette entreprise serait avantageuse au pays, mais je ne sache pas qu'il ait fait l'observation que l'honorable député (M. Barker) lui attribue. Si, toute fois il a dit cela, je ne saurais l'approuver.

Sans doute, mon honorable ami le ministre des Finances ne pouvait être de l'avis de l'honorable député d'Annapolis, et il ne pouvait non plus être de l'avis du ministre de l'Intérieur, car la déclaration de cet honorable ministre, si elle ne le disait pas en termes exprès, impliquait bien la même idée que celle exprimée par l'honorable député (M. Wade). Le premier ministre n'aurait-il pas mieux fait, au début, au lieu glisser légèrement sur cette dépense en quelques phrases vagues comme il l'a fait, de donner au pays ce que le gouvernement, j'imagine, a dû, ou aurait dû avoir devant lui, savoir : un état de la dépense imposée au pays dans le cas où le gouvernement conclurait l'arrangement proposé. Les chiffres ont été devant la Chambre depuis assez longtemps et forment un total de quatre millions et demi à cinq millions et demi de dollars. Et pourtant les ministres n'ont pas ouvert la bouche. Quand aurons-nous l'état promis par le ministre des Finances quant aux obligations nouvelles imposées par ce contrat supplémentaire ? Nous voici à la stipulation même du contrat qui se rapporte à ce sujet. Et pourtant, mon honorable ami le ministre des Douanes vient de nous faire ce qui me paraît être un raisonnement extraordinaire de la part d'un membre du cabinet. Avant qu'il eût parlé, nous n'avions pas entendu un seul ministre sur le sujet ; j'excepte mon honorable ami le ministre de la Justice, qui a pris le parti le plus sage, car il a dit que lorsqu'il s'agissait d'une estimation de cette nature, il préférait s'en décharger sur d'autres. Il s'en est déchargé sur le ministre des Douanes. Mais celui-ci n'est pas en mesure d'élucider la question. Le premier ministre voudra-t-il dire s'il est ou non en mesure de nier l'exactitude des chiffres avancés par l'honorable député d'Hamilton ? Ces chiffres ont directement trait à la stipulation que nous sommes à discuter. Aucun des ministres ne s'est fait entendre à ce sujet, et je pense qu'il serait bon, avant que nous fussions invités à adopter cet article, qu'un membre du cabinet,—et je suppose que le premier ministre est celui que nous attendrions à voir se lever, puisqu'il est l'auteur du bill,—fît connaître à la Chambre exactement quelle dépense additionnelle cette stipulation imposera au pays sous forme d'intérêt pendant les sept années mentionnées dans le contrat.

L'honorable M. PATERSON : Je n'entends pas répondre pour le premier ministre, mais simplement donner un mot ou deux de réplique à l'honorable chef de l'opposition. Personne, j'imagine, ne prétend connaître avec exactitude le nombre de milles compris dans la section des montagnes ; personne ne prétendra donc connaître à un dollar près ce que coûtera la construction de cette partie du chemin. Mais mon argumentation se fonde sur les chiffres fournis par l'honorable député d'Hamilton (M. Barker). Je me contente de faire observer qu'il est nécessaire de construire un chemin à travers les montagnes, et il doit être construit suivant les termes du présent contrat, ou bien, si ces messieurs sont fidèles à leur parole, directement par l'Etat. Si le prix de revient

est de $56,000 par mille pour le Grand Tronc, il ne doit pas être moindre quand c'est le gouvernement qui conduit les travaux ; car assurément la compagnie peut construire à aussi bon compte que le gouvernement. De sorte que s'il est construit par l'Etat, le public devra payer intérêt sur $56,000 par mille, au lieu de payer sur $42,000 par mille, somme sur laquelle nous devons payer intérêt aux termes du présent contrat. Puis, à l'expiration de sept ans, en vertu de notre arrangement, le pays est dégagé de son obligation, tandis qu'en vertu du projet de ces messieurs de la gauche, le pays ne sera jamais dégagé de son obligation, à moins de trouver quelque compagnie qui se charge du chemin et solde l'intérêt. L'honorable député demande un état détaillé et parle de ce que feraient des gens sages. Eh bien, il y a de ces sages en Chambre. L'un d'eux est en face de moi en ce moment, et il a proposé un contre-projet au nôtre. D'après son projet, si deux compagnies ne veulent pas s'entendre pour construire le chemin, alors le gouvernement le construira et y donnera aux deux compagnies des droits de parcours commun. Il est vrai que nous savons de la meilleure source qu'on ne trouvera pas deux compagnies qui consentiront à exploiter de concert un seul chemin dans ces circonstances. Alors, le gouvernement sera obligé de construire le chemin et le pays aura à supporter ces obligations nouvelles. C'est le point qu'il faut considérer ; c'est la question qu'il faut discuter devant le peuple. Si ces messieurs se plaignent que nous avons augmenté le montant sur lequel cette garantie doit être donnée d'à peu près $1,260,000, nous répondons : Oui, mais si vous prenez le projet de l'opposition, ce sera $1,470,000 de plus. Puis, à l'expiration des sept ans, en vertu de notre marché, le pays est dégagé de toute responsabilité, tandis que suivant leur plan, nous payons l'intérêt éternellement. Ces honorables messieurs de l'opposition ne peuvent s'en défendre. L'honorable député (M. R. L. Borden) lui-même et ces messieurs de la gauche ont présenté cette mesure comme contre-projet, et tous ses partisans l'ont appuyée de leur vote. Il nous demande si nous avons calculé à un dollar près les obligations du pays aux termes de notre projet. Je lui demande sans détour : Dites-moi quel sera, à votre jugement, le prix de revient de la section des montagnes conformément à votre plan ? L'honorable député devrait pouvoir nous le dire. Mais une fois qu'il aura répondu à cette question, il lui faudra encore répondre à cette autre : Que fera-t-il du chemin une fois construit ? A-t-il quelque raison de croire qu'une compagnie se chargerait d'exploiter le chemin et en paierait un loyer suffisant pour solder l'intérêt—non pas sur les trois quarts du prix de revient, mais sur la totalité ? L'une ou l'autre compagnie consentira-t-elle à le faire, ou s'entendront-elles pour se partager les charges ? Sinon, comment l'honorable député assurera-t-il le paiement de l'intérêt sur le capital engagé dans l'entreprise ? Ou s'il ne compte sur aucune compagnie pour lui garantir l'intérêt, les recettes provenant du chemin seront-elles suffisantes pour cette fin ? Quels seront les frais de transport des voyageurs et des marchandises ? Voyons où nous en sommes en ces matières, et la Chambre sera alors en mesure de décider lequel des deux projets est le plus avantageux pour le pays.

A six heures, le comité suspend sa séance.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

M. BARKER : Je regrette, M. le président, de n'avoir pas été présent durant tout le discours de l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson). Je ne suis arrivé d'Hamilton qu'à 5 heures 30, et j'ai été privé, par conséquent, de beaucoup de plaisir et de l'amusement que son discours a paru donner à mes amis de la gauche. Toutefois, j'ai entendu une bonne partie de ce qu'il avait à dire, et j'ai pris quelques notes sur lesquelles je vais faire certaines observations; et si j'ai omis quelque chose qui soit d'importance à ses yeux, je ne puis qu'en exprimer mon regret. Il est un point sur lequel l'honorable ministre a paru vouloir insister, comme si c'était une affaire d'importance pour la considération du comité. A mainte reprise il s'est écrié: Que pouvions-nous faire ? Qu'est-ce que le gouvernement aurait pu faire ? Si nous n'avions pas accepté les modifications demandées par la compagnie du Grand Tronc il aurait fallu nous passer du Canada. Or, M. l'Orateur, je me rappelle avoir vu dans les journaux le compte rendu d'un discours prononcé par le ministre des Finances (M. Fielding), à Westmount, je pense, dans lequel cet honorable ministre a déclaré que même si la Compagnie du Grand Tronc répudiait cette convention et refusait de la mettre à exécution, le chemin n'en serait pas moins construit. Cela aurait dû dissiper toute inquiétude dans l'esprit du ministre des Douanes, qui semble avoir agi,—et je dois le dire, la plupart des membres du cabinet semblent aussi avoir agi,—dans la pensée que s'ils n'accordaient pas au Grand Tronc tout ce qu'il demandait, nous n'aurions pas de chemin. Telle paraît avoir été l'opinion du ministre des Douanes; mais il avait certainement dû négliger de lire le discours de son collègue, le ministre des Finances, lequel, à un moment où nous nous attendions tous à des élections générales, assura au pays que le chemin serait construit, avec ou sans le concours du Grand Tronc. C'est la réponse que je ferai à l'argument que l'honorable ministre met de l'avant avec tant d'insistance. Je désire présenter certaines observations sous un jour un peu différent de celui sous lequel il les a présentées à la Chambre. L'honorable

ministre dit qu'il prend ce qu'il appelle les chiffres de l'honorable député d'Hamilton, les $56,000 par mille, comme prix de revient de la section des montagnes. Il n'accepte aucunement ce chiffre, mais il prend cette déclaration de l'honorable député d'Hamilton et en fait la base de son raisonnement. Or, M. l'Orateur, le ministre des Douanes sait bien que ces $56,000 par mille ne sont pas une estimation faite par le député d'Hamilton. Je ne connais pas plus que le ministre des Douanes, ou que, j'ose dire, aucun membre du cabinet, quel peut être le prix de revient d'un chemin de fer à travers la section des montagnes. Je n'en sais rien du tout, et eux pas davantage. Mais je suis d'avis que nous devons avoir quelque respect pour l'opinion de personne qui ont un intérêt profond à s'assurer de ces choses et qui ont amplement le moyen de le faire. Sir Charles Rivers-Wilson nous dit, dans son discours, que le pays traversé par cette section des montagnes a été l'objet d'études topographiques par le gouvernement du Canada il y a nombre d'années. Il affirme, je pense, que $3,000,000 ont été dépensés pour ces études. Il en a tiré une somme de renseignements qu'on ne possède pas sur d'autres parties du chemin. Il avait tous ces documents, chiffres et levés devant lui ; M. Hays et les ingénieurs et autres fonctionnaires du Grand Tronc les avaient également. Voilà dix-huit mois qu'ils les ont devant eux, les étudiant avec soin, comme des hommes d'affaires doivent le faire avant de se rendre responsables d'une somme aussi importante que celle requise en vue de la construction de cette section des montagnes.

Les ministres ont eu exactement le même avantage, et ils sont tenus même encore plus de s'enquérir avec soin de cette question, car ils sont les représentants du peuple canadien, et celui-ci compte entièrement sur eux pour la sauvegarde de l'intérêt public. Sir Charles Rivers-Wilson avait à ses côtés M. Hays, à cette assemblée tenue à Londres, le 8 mars dernier. Quiconque lit le compte rendu de cette assemblée reste convaincu que sir Charles Rivers-Wilson s'efforçait de réduire le plus possible l'estimation de tous les sujets de dépense de nature à grossir le chiffre des charges du Grand Tronc. Il manifesta le désir sincère de maintenir cette estimation dans les limites les plus étroites ; il eut soin d'assurer à ses auditeurs qu'il n'exagérait rien. Il leur présenta fidèlement ce qu'il croyait, après dix-huit mois de recherches, être l'estimation juste du prix de revient probable de la section des montagnes. Homme d'honneur, il ne voulait ni exagérer, ni tromper. Ses auditeurs lui étaient hostiles. Jusqu'à ce que M. Hays eût parlé, l'assemblée était hostile à sir Charles Rivers-Wilson. En conséquence, il fut particulièrement soucieux de l'exactitude de ses déclarations. Et sir Charles Rivers-Wilson, avec toutes ces sources de renseignements à sa disposition, avec son administrateur général à ses côtés, dit à ses actionnaires que le prix de revient de la section des montagnes sera de $50,000 par mille. Puis, il fait ce que ferait toute personne désireuse de déterminer exactement le prix de revient d'une entreprise quelconque : il ajoute l'intérêt durant la construction, qu'il fixe à $6,000 par mille—chiffre inférieur plutôt que supérieur à ce que la plupart auraient dit. Ainsi donc, ce n'est pas l'honorable député d'Hamilton qui estime le prix de revient du chemin à $56,000 par mille ; c'est M. Hays, l'administrateur général très habile du Grand Tronc, et c'est aussi le président de cette compagnie. Le ministre des Douanes peut donc, sans difficulté, sans remords de conscience, accepter ce chiffre de $56,000 par mille comme prix de revient probable de la section des montagnes. La question peut être envisagée à un autre point de vue encore. Le gouvernement dès le début avait estimé le prix de revient de cette section à $40,000 par mille, et cette somme ne comprenait probablement pas l'intérêt durant la construction. Des hommes du métier auraient mis une certaine somme pour représenter l'intérêt, mais nous ne pouvons considérer que ces messieurs de la droite, dans le cours de ces négociations, se sont montrés gens pratiques. Sans doute, ils se sont fait une idée que le coût de l'ouvrage serait de $40,000 par mille, et la pensée d'ajouter une bagatelle de $4,800 par mille pour l'intérêt ne leur est même pas venu à l'esprit. Mais sir Charles Rivers-Wilson et M. Hays, ayant eu l'offre d'une garantie des trois quarts sur ces $40,000 par mille, refusèrent de signer le contrat, si on n'augmentait pas cette garantie. Quelle preuve plus forte voulez-vous avoir de l'insuffisance de l'estimation, surtout, si vous tenez compte de cette circonstance que sir Charles Rivers-Wilson, s'adressant à un auditoire qu'il voulait se concilier, aux yeux de qui il cherchait à réduire,—justement et honorablement, si vous voulez,—mais enfin, à réduire l'estimation de la dépense, la fixe à $50,000, plus $6,000, soit $56,000 par mille. Dès lors, serait-il raisonnable de notre part, agissant comme nous le faisons au nom de tout le peuple canadien, de ne pas croire que c'est bien là le coût probable ? L'autre question a trait au parcours. Les observations que j'ai faites au sujet du prix de revient, s'appliquent également à la question du parcours. Quelques honorables députés ont estimé que la distance d'Edmonton, ou de ce qu'ils appellent la fin de la section des prairies, à l'océan Pacifique, est de 400 milles. Peut-on supposer que ces honorables députés de la droite, qui ont donné très peu d'attention aux détails de ce contrat, sont à même de faire un calcul aussi juste de la distance que les fonctionnaires du Grand Tronc qui étaient directement intéressés et tenaient à l'exactitude sous tous rapports ? Quand sir Charles Rivers-Wilson estime que la distance est de 500 milles et que le prix

de revient sera de $56,000 par mille, ou $28,000,000 en tout, nous qui agissons au nom du peuple canadien, nous pouvons bien admettre que ce n'est pas une estimation déraisonnable. Voilà, M. l'Orateur, ma réponse au sujet de l'estimation du prix de revient et de l'estimation de la distance.

Puis l'honorable ministre des Douanes, avec cette désinvolture qu'on lui connaît, et dont il a acquis l'habitude, sans doute, dans les réunions populaires, déclare que nous garantissons les trois quarts de ce prix de revient, soit $21,000,000. L'honorable ministre oublie ici que, de l'aveu de son chef, le pays, aux termes du contrat supplémentaire, a promis, non pas de garantir pour $21,000,000 d'obligations, mais de garantir la somme qui produira les $21,000,000. Le très honorable leader du gouvernement (sir Wilfrid Laurier) a reconnu, dans son discours, qu'il se produira nécessairement une perte très notable sur la vente des obligations. Comme je l'ai dit auparavant en traitant ce sujet, si cet escompte très notable n'est pas de plus de 5 pour 100, cela nécessitera sur les $21,000,000 de la section des montagnes et les $13,000,000 de la section des prairies, le versement de $1,700,000 sur le capital en jeu d'après la proposition du très honorable premier ministre. Le ministre des Douanes n'en tient pas compte. Il l'a oublié probablement, sans quoi il en aurait parlé. Mais c'est là une bagatelle dont l'honorable ministre des Douanes, dans le cours de ses observations, a négligé de parler. Puis, il continue en ces termes : Sur ces $21,000,000, de combien avons-nous augmenté le chiffre de notre garantie ? Les obligations du pays pour une période de sept ans se trouvent augmentées de $1,260,000 ; et il passe immédiatement de cet item à la dépense totale que le pays devrait faire s'il se chargeait de construire le chemin à ses frais. Il fait le rapprochement entre cette somme de $1,260,000 et la dette dont il faudrait nous charger si nous entreprenions de construire tout le chemin nous-mêmes. Or, je me demande ce que l'honorable ministre entendait par là. Cette somme de $1,260,000 m'est que la différence entre les obligations imposées par l'ancien contrat et le nouveau. L'intérêt pendant sept ans s'élève à $4,610,000 ; mais l'honorable ministre ne paraît pas le savoir, malgré tout le soin et l'attention qu'il a pu donner à l'étude de la question depuis cinq ou six mois. La plupart d'entre nous se demandaient pourquoi les membres du ministère n'ouvraient pas la bouche. Tout ce que je puis dire, c'est que si nous en jugeons d'après le discours de l'honorable ministre des Douanes, le très honorable premier ministre s'est montré très sage en ne les engageant pas à prendre la parole. Car, si le raisonnement que nous a fait le ministre des Douanes sur ce point est un spécimen de ce qu'auraient dit les autres, moins les ministres se feront entendre, mieux ce sera pour le gouvernement. L'honorable ministre a pris $1,260,000, au lieu de $4,610,000 comme montant des obligations du gouvernement s'il construisait tout le chemin ; ce qui est absurde, car on ne saurait sensément faire le rapprochement entre les sommes que nous payons dans un cas sans être propriétaires et celles que nous payons tout en retenant la propriété des biens.

Mais non seulement l'honorable ministre ne s'est-il pas rendu compte que nous aurions à répondre de $4,610,000 d'intérêt dans les sept ans ; mais il ne s'est pas aperçu davantage qu'il nous faudra capitaliser l'intérêt pendant trois autres années, si les recettes ne sont pas suffisantes. Après ce que ces messieurs de la droite nous ont dit des perspectives de trafic sur ce chemin, nous sommes justifiables de supposer que les recettes de la section des montagnes ne seront pas suffisantes pour payer l'intérêt dans la huitième, neuvième et dixième années. De sorte qu'il lui faut ajouter trois ans à sept ans, et capitaliser l'intérêt de ces trois ans, et le pays devra attendre quarante ans avant de retirer quelque chose. C'est là une considération dont l'honorable ministre n'a pas tenu compte davantage. Aux termes du contrat supplémentaire il y a encore ceci : que le pays ne pourra recouvrer d'intérêt sur ces obligations avant, peut-être, quatre ans et demi ; car nous ne pouvons rien faire que lorsque la compagnie aura été plus de cinq ans sans payer. Nous avons donc les sept années, les trois années et les quatre années et demie ; et le ministre des Douanes qui nous a parlé avec tant de science et de lucidité ne paraît rien savoir du tout de cette circonstance. Avec sa vigueur ordinaire, il nous a expliqué que toute l'étendue de notre obligation se borne à l'intérêt pendant sept ans. Mais il a oublié que nous garantissons un capital de $21,000,000, et l'intérêt pendant cinquante ans.

Il est trop pressé de conclure; il ne paraît pas avoir donné plus d'attention à ce sujet que l'honorable député d'Annapolis (M. Wade) quand il a dit: Le pays n'aura pas à payer un seul dollar. Le ministre des Douanes reconnaît que le pays aura à débourser $1,260,000, mais il pense que c'est là toute notre obligation. Il oublie que nous nous rendons responsables de soixante-et-quinze pour cent du coût total, capital et intérêt, pendant toute la période de cinquante ans. Et c'est ce qui fait dire au chef de l'opposition: Puisque nous répondons, pendant cinquante ans, du capital et de l'intérêt de soixante et quinze pour cent du prix de revient, pourquoi ne pas nous charger de la somme complète, et en retour nous assurer la pleine propriété du chemin ? Qui aurait pensé à entendre le ministre des Douanes, que c'était là le contraste qu'il aurait dû présenter à la Chambre Il n'a pas tenté de réfuter une seule des propositions présentées par la gauche. Il se figurait qu'il allait embarrasser le chef de la gauche en demandant: Le leader de l'opposition s'attend-il à retirer quelque intérêt de ce placement, s'il loue

la section des montagnes au Grand-Tronc-Pacifique et au Canadien du Nord ? Et les cheveux faillirent lui dresser sur la tête à la pensée que le chef de l'opposition pût s'attendre, dans le cas où le pays construirait ce chemin, à ce que le Grand-Tronc-Pacifique et le Canadien du Nord paieraient l'intérêt sur le prix. Et pourtant le ministre des Douanes semble croire qu'une de ces deux compagnies va payer l'intérêt sur le prix: le Grand-Tronc-Pacifique; celle qui vient de naître et n'existe que sur le papier va solder toute la dépense, tandis que d'après le ministre des Douanes, le Canadien du Nord et le Grand-Tronc-Pacifique réunis ne réussiraient pas à le payer. C'est là un autre des arguments sérieux qu'il soumet à la Chambre. Supposons qu'une fois les sept années de grâce passées, le Grand-Tronc-Pacifique se mette à payer sur ses recettes les trois pour cent d'intérêt; pourquoi cette compagnie et le Canadien du Nord réunis ne le paieraient-ils pas, tous deux utilisant la même voie ? C'est là la proposition faite par la gauche, mais il semblerait qu'elle dépasse l'entendement du ministre des Douanes. Il évite de parler de cette garantie de $42,000 par mille. Il s'efforce de toutes manières de parler de la garantie comme si nous n'allions payer que pendant sept ans, et rien du plus. Mais si nous garantissons ces $42,000 par mille et si le Grand Tronc garantit les $14,000 d'obligations par mille, qui va payer l'intérêt sur ces deux séries ? Je me demande ce que le ministre des Douanes dirait de cela? Il faut que l'intérêt se paie. Suppose-t-il que le Grand Tronc ne fixera pas son tarif des transports de manière à ce que le peuple canadien paie l'intérêt sur toute cette somme de $56,000 par mille. Et si le pays doit payer l'intérêt sur le tout, il importe peu que le pays augmente directement ses charges en retenant la propriété du chemin, ou bien garantisse les $42,000 par mille, tout en ayant à payer aussi l'intérêt sur les $42,000. Assurément, s'il faut choisir entre les deux, il est préférable d'être propriétaire du chemin et d'en retirer tout le profit possible. A tout événement, nous ne serions pas tenus de donner sept années pour rien, les recettes pendant ces sept années iraient au pays. Mais le ministre des Douanes semble préférer que nous donnions sept années d'intérêt au Grand-Tronc-Pacifique; que nous garantissions les $42,000 par mille, que le peuple fournisse les fonds pour les autres $14,000, —et il finit par croire que tout cela ne coûtera rien à personne. L'honorable ministre perd de vue toutes les stipulations du contrat, excepté celle dont il parle dans le moment; il oublie qu'aux termes de ce contrat, outre les $56,000 d'obligations par mille, $45,000,000 d'actions sont mis à la charge du peuple. Il faudra payer des dividendes sur ce fonds social et cette charge n'existerait pas si la proposition du chef de la gauche était adoptée. Si le pays construit le chemin à ses frais nous n'aurons pas de fonds social sur lequel des dividendes seraient exigibles ; le chemin sera la propriété de l'Etat. L'honorable député d'Annapolis (M. Wade) croit que le fonds social pourra être créé sans qu'il y ait de dividendes à payer: le ministre des Douanes se fait allusion de la même manière.

Un des forts arguments qu'on nous a présentés dans le cours de ce débat, c'est que le gouvernement avait réduit le fonds social du Grand-Tronc-Pacific de $75,000,000 à $45,000,000. Quelle différence cela fait-il s'il n'y a aucun dividende payable sur ce fonds social ? Quel mérite le gouvernement a-t-il à le réduire si aucun dividende ne doit être payé ? A ce compte, vous pourriez bien le multiplier par trois et le porter à $225,000,000. Ces honorables députés de la gauche se font gloire d'avoir réduit l'offre du Grand-Tronc de $75,000,000 à $45,000,000, puis ils font le demi-tour en tout cas, puisqu'il n'y aura pas de dividendes à payer. J'aurais pensé, d'après la théorie émise par ces messieurs de la droite, que leur seul objet, en créant un fonds social, était de donner au Grand Tronc la haute-main sur cette compagnie au moyen du vote ; et dans ce cas, ils auraient pu le faire de $45,000 tout aussi bien que de $45,000,000 ; car si le fonds social est fixé à $45,000 et que vous en attribuiez la moitié au Grand Tronc, il aura la haute main dans les affaires de la compagnie aussi bien que si le fonds social était de $45,000,000. Mais ce chiffre de $45,000,000 de capital indique bien que le Grand Tronc va y trouver son affaire, et c'est le peuple canadien qui paiera. C'est là la vérité. Et quand le ministre des Douanes parle des $14,000,000 que la Compagnie du Grand Tronc va garantir, comme si le pays n'avait rien à y voir, il se trompe tout autant que lorsqu'il ne tient aucun compte de l'existence des $45,000,000 de fonds social.

Ce sont là les grandes lignes du contraste entre les deux projets. Dans un cas, nous avons pour $56,000,000 d'obligations, sur chaque dollar desquelles le pays devra payer intérêt, et nous avons, en outre pour $45,000,000 de fonds social. Dans l'autre cas, si nous supposons que le chemin de fer coûtera la même somme, nous avons simplement pour $56,000,000 d'obligations et pas de fonds social. Peut-on douter que le paps soit mieux partagé avec des obligations au montant de $56,000,000, qu'avec ces mêmes obligations, plus $45,000,000, surtout si l'on tient compte que, dans un cas, le gouvernement est propriétaire et maître du chemin, tandis que, dans l'autre cas, il n'en possède pas pour un dollar ? Assurément, aucun homme de sens commun ne saurait hésiter un seul instant entre ces deux propositions. Maintenant, deux contre-projets ont été soumis. Il y a eu, d'abord, le contre-projet proposé par le chef de l'opposition. Je n'oserais dire qu'il considérait son plan comme parfait et définitif. Il avait probablement don-

né un peu plus d'attention au sujet qu'on n'en a donné apparemment au projet du gouvernement exprimé par ces deux contrats ; mais après l'avoir fait connaître, il n'en a pas moins nettement donné à entendre qu'on devrait le soumettre à une commission d'experts. Si on avait pris ce parti pour les deux projets, il est assez facile de préjuger lequel des deux aurait été trouvé le meilleur. Mais il est un autre contre-projet qui a été mis de côté par le gouvernement ; celui du Grand-Tronc-Pacifique, en vue de la construction d'une voie ferrée du Pacifique à North-Bay, où elle se raccorderait avec son réseau d'Ontario et de Québec. Si ce projet avait été accepté, et une garantie ou une subvention raisonnablement libérale accordée dans ce but, avec conditions voulues pour empêcher le détournement du trafic vers les ports des Etats-Unis aux dépens de ceux du Canada, le résultat n'aurait-il pas été infiniment meilleur que celui que l'on peut attendre du projet actuellement à l'étude ? Personne n'en saurait douter. C'aurait été beaucoup mieux pour le pays à tous égards. Mais, M. l'Orateur, si l'un ou l'autre de ces projets avait été adopté, si l'Intercolonial avait été prolongé jusqu'à la baie Georgienne, et jusque dans les prairies de l'ouest,—comme je crois, certains messieurs de la droite le proposèrent avant que le gouvernement eût présenté ce projet—l'Etat aurait eu la haute main sur la plus grande partie du trafic du Nord-Ouest ; et ce trafic aurait été dirigé vers les ports maritimes du Canada, et non vers ceux des Etats-Unis. Si la proposition du Grand Tronc avait été mise à effet, avec certaines conditions qu'on aurait pu rendre beaucoup plus efficaces que celles greffées sur le présent contrat, nous aurions eu à un prix relativement peu élevé pour le pays une ligne de chemin de fer de l'Atlantique au Pacifique étroitement rattachée à l'Intercolonial ; nous aurions eu un réseau de voies ferrées au moyen duquel nous aurions pu efficacement protéger nos propres ports ; et nous aurions économisé—c'est là le point important—tout le prix de construction du chemin de fer de North-Bay à Moncton.

Si l'un ou l'autre de ces projets avait été adopté, il aurait été absolument inutile de dépenser ces sommes, et avec l'argent ainsi économisé le pays aurait pu tellement améliorer ses canaux, le Saint-Laurent, les ports de Montréal, de Québec, d'Halifax et de Saint-Jean, que le Canada, sans ajouter un dollar à la dépense projetée par le gouvernement, se serait trouvé non seulement avec un grand chemin de fer transcontinental, mais avec la plus belle voie fluviale navigable de l'Amérique et peut-être du monde. C'est là la grande différence entre le projet primitif du Grand Tronc ou celui de l'honorable chef de l'opposition, et cet étonnant projet proposé par le gouvernement, dans la préparation de laquelle les ministres se sont laissés circonvenir, de jour en jour, de mois en mois, jusqu'à ce qu'enfin, redoutant pour des raisons politiques que le contrat ne tombât à l'eau, ils se virent contraints d'accepter toutes les propositions que leur fit la Compagnie du Grand Tronc. L'honorable ministre des Douanes a examiné un ou deux aspects du contrat, et a négligé le plus important. Il n'a rien dit du tout de l'escompte sur les obligations. Il n'a rien dit du tout de la somme représentant sept années d'intérêt sur le montant total de la garantie de cette année. L'honorable ministre avait apparemment donné à peu près autant de réflexion à ce sujet, si je l'ai bien bien compris, qu'on semble en avoir donné à nombre d'autres détails de ce contrat. Après les discussions que nous avons eues, il doit être évident pour tout le monde que ces messieurs de la droite ont fait au contrat primitif, par ce contrat supplémentaire, des modifications qui en changent toute la portée de la manière la plus inattendue pour eux. Je ne pense pas que ces messieurs en autorisant les commissaires à céder à bail les sections du chemin en attendant l'achèvement de toute la voie, aient jamais songé à ce qu'il en résulterait. Je ne pense pas que ces messieurs, en changeant la limite de la garantie pour la section des montagnes, aient jamais songé que l'effet serait de les forcer à payer l'intérêt pendant sept ans sur cet accroissement de garantie. Toute l'argumentation du ministre de l'Intérieur et de l'honorable député d'Annapolis (M. Wade), au su de ces messieurs de la droite et sans contradiction de leur part,—voire même avec leur approbation manifestée par leurs applaudissements,—fait voir qu'ils n'ont jamais songé que ces modifications dans le contrat supplémentaire auraient l'effet de changer la somme des obligations imposées par le contrat. Je puis donc affirmer que l'honorable ministre des Douanes n'a rien ajouté aux renseignements que nous possédions déjà, et son discours n'a servi qu'à montrer combien le premier ministre avait été sage en empêchant ses collègues et ses partisans de traiter cette question.

M. WADE : M. le président, comme on a mentionné mon nom à quelques reprises dans le cours du débat,—et j'en suis très reconnaissant à ces messieurs de la gauche,—je crois bon de dire quelques mots. Je n'avais pas jugé nécessaire de répondre à ce qu'ont dit ces messieurs de la gauche au sujet des opinions exprimées par moi, quand l'honorable chef de l'opposition, peu de temps avant la suspension de la séance, donna une nouvelle tournure à la discussion, et changea la face des choses. Mon honorable ami a parlé du discours du ministre de l'Intérieur (M. Sifton) prononcé ces jour derniers, et il a affirmé que celui-ci avait dit que les modifications apportées au contrat n'imposaient aucun surcroît d'obligations au pays. Il a ajouté qu'en faisant cette déclaration l'honorable

ministre n'avait été ni franc ni sincère; en d'autres termes qu'il s'était montré malhonnête envers la Chambre et le pays. Puis mon honorable ami a fait observer que j'avais emboîté le pas au ministre et fait une déclaration analogue. Sans doute, M. le président, il se trouve des circonstances où, dans la chaleur du débat, on peut faire des affirmations qui ne sont pas tout à fait exactes; mais je dirai ceci, c'est que dans tout ce que je déclare en cette enceinte, je m'efforce d'être juste et droit, de manière à n'avoir pas à craindre de le répéter plus tard devant le peuple.

L'allégation que j'ai formulée à cet égard, est parfaitement exacte. Il est vrai, j'ai carrément émis l'avis que les modifications apportées au traité primitif n'augmenteraient nullement le coût des travaux, mais j'ai aussi signalé certains évènements qui pourraient produire un résultat tout à fait contraire. A la page même à laquelle l'honorable député a emprunté cette citation, figure l'allégation en question que je vais lire à la Chambre. Il n'y a rien de plus injuste que d'emprunter d'un discours certaines citations isolées, détachées du contexte et de s'écrier : Voilà ce qu'affirment ces messieurs de la gauche ou de la droite. Je dis que la chose est injuste, parce que le contexte peut contenir certains correctifs qui donnent au passage cité un sens tout à fait contraire. A la page d'où l'honorable député a emprunté cette citation sont consignées les paroles que j'ai prononcées et les voici :

L'autre disposition en question est le 4ème paragraphe modifiant le 28ème article du contrat. La seule différence entre le 4ème paragraphe et le 28ème article c'est que, sous l'empire du contrat dans sa teneur actuelle, le gouvernement est tenu de garantir les obligations jusqu'à concurrence des trois quarts du coût de la section des prairies, garantie ne devant pas dépasser $13,000 par mille, et jusqu'à concurrence des trois quarts du coût de la section des montagnes, garantie ne devant pas dépasser $30,000 le mille. On a estimé la limite de cette dernière garantie c'est-à-dire que si le coût de la section des montagnes dépasse $40,000, le gouvernement est tenu de garantir l'excédent de cette somme.

M. R. L. BORDEN : A quelle page l'honorable député emprunte-t-il cette citation :

M. WADE : A la page 884 :

A mon avis, il est légitime que le gouvernement garantisse dans toute leur totalité, les trois quarts du coût et il était inutile d'établir aucune distinction à cet égard. L'article suivant stipule que le gouvernement peut parfaire le montant de sa garantie, afin de compenser l'incertitude du marché financier à l'époque de l'émission des obligations et de leur placement sur ce marché, c'est-à-dire qu'à l'époque où les obligations sont placées sur le marché, elles ne sont cotées qu'à 90 pour 100, le gouvernement s'engage à garantir les obligations jusqu'à concurrence d'une somme suffisante pour produire les trois quarts du coût du chemin de fer.

M. WADE.

A la page 893, afin d'élucider davantage ma pensée, j'ajoute :

Le gouvernement ne donne pas, comme on l'affirme, les trois quarts du coût de la division de l'ouest ; il garantie un nombre suffisant d'obligations, pour produire les trois quarts du coût. Le gouvernement ne s'engage pas à payer d'intérêt de ces obligations pendant sept ans, du moins en ce qui concerne la section des montagnes.

Voilà ce que j'ai affirmé ici même. Je le demande à mes collègues : ai-je fait quelque affirmation déplacée ou contraire à la vérité des faits et n'ai-je pas loyalement et carrément exposé la question devant la Chambre et le pays ? Je prétends que mes allégations sont exactes. Les conséquences découlant de ces deux articles, l'article en discussion et le suivant sont précisément celles que j'ai signalées. Le gouvernement a éliminé la disposition limitant à $30,000 la garantie de l'Etat pour la section des montagnes, et il s'engage à garantir les trois quarts du coût de construction, quelque chiffre qu'il atteigne. Si le coût de la construction est supérieur à $40,000 par mille, le chiffre de l'intérêt que le gouvernement devra servir subira une augmentation correspondante ; si le coût est inférieur à ce chiffre, alors celui de l'intérêt sera moindre. Quant aux obligations, si elles se vendent au pair, le gouvernement devra en garantir une quantité suffisante pour que le produit de cette vente atteigne le chiffre convenu. Quant à savoir si le gouvernement sera obligé de verser ce montant, c'est là matière d'opinion. Il nous faut interroger l'avenir et nous demander le prix que réaliseront ces obligations dans sept ans d'ici. Qui pourrait dire aujourd'hui l'intérêt que ces obligations rapporteront à leurs détenteurs ? A mon avis, si l'on tient compte de la prospérité et du développement du pays, et comme on ne saurait douter que le gouvernement actuel demeurera encore au pouvoir pendant une période de sept ans, j'ai droit de supposer que nos obligations de trois pour cent se vendront au pair. J'ai le droit d'émettre cet avis et de le soutenir, tant qu'on ne m'aura pas prouvé qu'il est dénué de fondement. Quant au coût de la section des montagnes, il semblait généralement admis l'année dernière qu'il atteindrait $40,000 par mille. Comme l'a fait observer le député d'Hamilton (M. Barker) personne ne saurait évaluer avec précision le coût de cette entreprise. Pourquoi ? C'est que les renseignements nous manquent pour le moment. Dans cette mesure-là même, le gouvernement, en faisant cette convention, a été privé des renseignements précis qu'il ne sera possible d'obtenir que dans quelques années d'ici. Je partage toujours l'avis que j'ai émis l'année dernière sur le coût de la section des montagnes par mille. Je possède à cet égard des renseignements que j'ai puisés à diverses sources. D'après mes auteurs, il serait facile de construire nombre de milles de cette section, tandis qu'un certain nombre de mil-

les offriront des difficultés de construction et il est impossible de rien conjecturer au sujet du reste de la voie ferrée. J'ai donc droit d'affirmer que le coût de la section des montagnes ne dépassera pas $30,000 par mille. Personne ne saurait ici révoquer la chose en doute, car nous n'avons pas les données voulues pour établir une estimation précise du coût. Le député d'Hamilton peut bien croire, de concert avec sir Charles Rivers-Wilson, que le coût de cette section s'élévera à $56,000 ; mais tant que nous n'aurons pas les projets, plans et devis de la voie, dressés par un ingénieur, il nous sera impossible de nous former une idée précise du coût de cette section. Voilà l'état de la question pour le moment. Quel est le fond du débat actuel et qu'avons-nous à décider ? Il s'agit de décider si nous adopterons cet article du contrat qui élimine la limite de $30,000 par mille, somme garantie par l'Etat pour la section des montagnes. Voilà une des questions que le cabinet a délibérées, et comme l'a fait observer, à bon droit le ministre des Douanes, quand on a soumis ces modifications au cabinet, force lui a été de décider s'il ferait, oui ou non, cette concession, et dans la négative, s'il annulerait le traité.

De deux choses l'une : force était au gouvernement d'accorder cette concession dans la mesure même où il l'a fait, ou bien d'annuler le traité, ce qui reviendrait à l'adoption de la proposition soumise, à titre d'alternative, par le chef de l'opposition. Supposons, un instant, qu'il découle de cette modification toutes les conséquences désastreuses qu'on nous a signalées. Le chef de l'opposition affirme que personne n'a révoqué en doute les données statistiques du député d'Hamilton. Pour ma part, je les révoque certainement en doute. L'honorable député n'a pas sous les yeux les données voulues pour établir une statistique précise ; car il y a ici deux quantités inconnues : d'une part, le coût de la section des montagnes, et d'autre part, le prix que les obligations de trois pour cent atteindront dans sept ans d'ici.

M. HAGGART : Comment réussira-t-on à construire ce chemin de fer maintenant, si l'émission des obligations ne se fait que dans sept ans d'ici ?

M. WADE : Le traité pourvoit à la chose. Le gouvernement peut, sur les entrefaites, autoriser l'émission d'obligations provisoires, s'il le juge à propos, afin d'aider la compagnie à obtenir les fonds voulus pour l'entreprise. Cependant, le gouvernement n'est nullement tenu de le faire. Il existe un autre élément d'incertitude que j'ai oublié de mentionner : c'est que personne ne saurait dire à quelle époque les travaux du chemin de fer seront achevés ; on ne saurait dire avec certitude si la compagnie consacrera trois ans ou sept ans au parachèvement de la voie. Tant qu'on n'aura pas réussi à dégager ces quantités inconnues, pour la solution du problème, j'ai certainement droit de révoquer en doute l'exactitude de la statistique du député d'Hamilton. On ne saurait guère supposer qu'un seul député de la droite ait accepté ces chiffres. Quant à la proposition du gouvernement, j'affirme que le cabinet aurait mérité le blâme le plus sévère, s'il eût toléré qu'une question de ce genre fît obstacle à l'exécution du traité. Les députés de la gauche ont beau nous dépeindre la chose sous les plus noires couleurs, il n'en est pas moins vrais que l'affaire est de peu d'importance.

On parle bien, il est vrai, de la vente des obligations à 90 pour 100, et au pair, ainsi que de l'écart qui en résultera au bout de sept ans dans le paiement de l'intérêt. A quoi se résumera cet écart ? Un honorable député l'a porté à $300,000. A mon avis, cet écart atteindra plutôt $400,000, si le coût de la construction du chemin de fer est censé atteindre $50,000 le mille. On affirme que l'écart dans l'intérêt relativement à la section des montagnes serait de $1,250,000. Dans l'hypothèse où cette affirmation serait absolument exacte, pense-t-on que le peuple approuverait le gouvernement, s'il eût résilié un contrat si avantageux au pays, et cela en raison d'une affaire de si peu d'importance ? Quant à l'état statistique présenté aux actionnaires par sir Charles Rivers-Wilson relativement au coût du chemin de fer, je ne sache pas que ce monsieur soit plus autorisé que les députés à se prononcer sur cette question. J'ignore à quel mobile sir Charles Rivers-Wilson a obéi dans cette circonstance, bien que l'honorable député (M. Barker) semble croire qu'il a pénétré ce mobile, et j'ignore également ce dont le président a voulu convaincre ses actionnaires. Peut-être a-t-il cherché à leur prouver que le gouvernement s'intéresse si vivement à ce projet qu'il s'est grevé de cette énorme obligation, afin de montrer qu'il a pleinement foi dans la réussite de l'entreprise. Comme je ne suis nullement au courant de ces faits, il est inutile de chercher à les discuter. Les orateurs qui m'ont précédé se sont longuement étendus sur ce qui a transpiré au dehors de l'assemblée des actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc à Londres. Il faut tenir compte, non pas des affirmations qui se sont produites au sein de cette assemblée, mais uniquement des faits qui nous sont soumis et c'est sur ces faits qu'il nous faut appuyer notre décision. La modification du traité contenue dans l'article à l'étude est fort légitime à mon avis, et le gouvernement est parfaitement autorisé à la faire.

M. R. L. BORDEN. Le député d'Annapolis (M. Wade) semble croire qu'il a été victime d'une injustice. Nul député de la gauche que je sache n'a commis d'injustice à son égard, à moins qu'il ne tienne pour injustice le fait que nous avons cité ses propres paroles. Je cite textuellement ce passage, que je n'ai pas encore lu dans son intégralité :

Relativement à ces concessions, je tiens à affirmer ici publiquement que cette madifica-

tion de la convention n'entraînera pas un dollar de dépense additionnelle. La situation de la compagnie du chemin de fer y gagnera, en ce qu'elle pourra lancer son projet sur le marché financier ; mais il n'en résultera pas un dollar de dépense supplémentaire pour le pays, comme je vais le prouver.

Si l'honorable député croit avoir prouvé sa tnese, libre à lui de le croire. Comment a-t-il cherché à la prouver. En opposant son propre avis à celui du président de la Compagnie du Grand Tronc. Le président de la Compagnie du Grand Tronc, ayant sous ses ordres un personnel d'officiers techniques qui ont consacré leur vie à la construction et à l'exploitation des chemins de fer, il est bien permis de croire qu'il est un peu mieux versé dans ces questions que le député d'Annapolis. Cependant, l'honorable député oppose son avis à celui de sir Charles Rivers-Wilson et affirme que le coût de construction du chemin de fer ne sera pas supérieur à $40,000 par mille pour la section des montagnes. Que l'honorable député me permette ici une observation : les autorités de la Compagnie du Grand Tronc ont donné la meilleure preuve de leur sincérité, en demandant au gouvernement d'apporter cette modification au traité, car si la construction de la section des montagnes ne devait coûter que $40,000 le mille, ils n'auraient nullement été en lieu de demander au gouvernement de porter la garantie de l'Etat au delà de $30,000.

Si le gouvernement partage l'avis de l'honorable député il n'aurait pas dû porter le chiffre de cette garantie au delà de $30,000 le mille, et rien ne l'excuse de modifier la garantie.

En réalité, le gouvernement ne partage pas l'avis de l'honorable député, mais bien celui du ministre des Finances (M. Fielding) qui affirme que cet amendement imposera de nouvelles obligations au pays sans nous dire dans quelle mesure. Le député d'Annapolis affirme que le coût de construction du chemin de fer dans la section des montagnes ne dépassera pas $40,000 le mille.

M. WADE : Je n'affirme pas positivement que le coût de construction ne dépassera pas $40,000. C'est un simple avis que j'émets.

M. R. L. BORDEN : Alors le débat se résume à une divergence d'opinion entre l'honorable député d'Annapolis et sir Charles Rivers-Wilson. Si je ne me trompe, l'honorable député d'Annapolis n'a guère étudié la question et n'est pas plus renseigné que le premier venu de ses collègues sur le coût de la section des montagnes; cela soit dit en toute déférence envers mon honorable collègue qui pourra au besoin rectifier mon assertion, si je me trompe. S'il peut affirmer qu'il a fait une étude spéciale de la question et qu'il possède les renseignements que demande le comité, je lui ferai volontiers amende honorable, dans la mesure où les circonstances le demanderont. Mais tant qu'il n'aura pas communiqué à la Chambre ces renseignements, je me permets de penser que le président de la Compagnie du Grand Tronc, s'appuyant, non pas sur son propre avis, mais sur celui émis par les ingénieurs et autres experts, après étude des plans et devis et après avoir puisé à toute les sources de renseignements, doit être plus versé dans la question que ne l'est l'honorable député. Ce qui me confirme dans cette opinion, c'est que la Compagnie du Grand Tronc attache tant d'importance à la modification des stipulation relatives à la garantie de l'Etat. Le député d'Annapolis est d'avis que le coût de construction de la section des montagnes ne dépassera pas $40,000 le mille. Ignore-t-il donc que la session dernière, le ministre des Postes (sir W. Mulock) a porté à $40,000 le mille le coût de construction d'un chemin de fer traversant une partie d'Ontario qui est loin de passer pour une contrée difficile; c'est le chemin de fer de Scotia Junction à Sudbury. Suppose-t-il donc que le coût de construction du réseau en discussion à travers les montagnes puisse être inférieur à $50,000? Le député d'Annapolis, si je ne me trompe, a souligné par de vigoureux applaudissement les paroles prononcées par le ministre des Postes dans cette circonstance. Comment dont peut-il prétendre maintenant que son calcul est exact ? Citons de nouveau ses paroles :

Relativement à ces concessions, je tiens à affirmer ici publiquement que cette modification de la convention n'entraînera pas un dollar de dépense additionnelle pour le pays. La situation de la compagnie y gagnera—

Il n'est guère facile de comprendre comment la situation se dégagerait, en ce qui concerne la compagnie, sans que le pays soit grevé de nouvelles obligations. L'honorable député semble s'être convaincu lui-même de la chose. Il ne serait pas sans intérêt de savoir, ni illégitime de notre part de demander quelles données statistiques le gouvernement avait sous les yeux, lorsque la Compagnie du Grand Tronc lui a soumis la proposition qu'il a acceptée. Le gouvernement avait-il des données quelconques? A-t-il pris la peine de réfléchir un instant et de se demander quelles obligations, sous forme de paiement en espèces sonnantes, cet amendement lui imposait ? A trois ou quatre reprises différentes, j'ai posé cette question, sans avoir réussi à obtenir de réponse du leader de la Chambre, qui est chargé de ce bill. Personne ne saurait affirmer que le gouvernement se soit donné la peine de réfléchir sérieusement et de se renseigner soit auprès de la Compagnie du Grand Tronc, soit auprès de ses propres experts, sur les nouvelles charges, sous forme d'espèces sonnantes ou d'obligations, que cet amendement imposerait au pays relativement à la section des montagnes. Le député d'Annapolis (M. Wade) au risque

même de sa propre réputation, soutient que le pays ne sera pas grevé d'un seul dollar de plus et il croit avoir convaincu la Chambre de la légitimité de cette proposition. Le ministre des Finances(M. Fielding) diffère d'avis avec le député d'Annapolis (M. Wade) et aux yeux du ministre, la proposition contraire est parfaitement évidente. Le gouvernement a-t-il eu sous les yeux quelque état évaluatif ou devis du coût de construction de la voie ferrée, et dans l'affirmative quelle est la nature de ces documents ? Le gouvernement est-il en mesure de révoquer en doute l'exactitude de l'état évaluatif de ce coût, état qui a été soumis à la Chambre en avril dernier, et dans l'affirmative, sur quelle partie de ce document ses doutes portent-ils. Le député d'Annapolis ne doit pas l'oublier, ces états statistiques et ces allusions à son propre discours sont sous les yeux du pays depuis le 20 avril; car, c'est ce jour là même que le député d'Hamilton a porté la parole ici, et après un laps de douze jours, l'honorable député (M. Wade) aurait dû être en mesure de nous faire un exposé de la question plus lucide et plus complet que celui qu'il a présenté ce soir.

M. WADE : Que le chef de l'opposition veuille bien m'en croire, s'il ne s'agissait que d'une simple divergence d'opinion entre les députés de la gauche et moi-même, j'aurais préféré garder le silence. Qu'importe-il de savoir si, à mon avis, le coût de construction de cette voie ferrée atteindra $40,000, tandis que mon voisin croit que cette dépense s'élèvera à $50,000 ? Si j'ai pris la parole, c'est que le chef de l'opposition vient d'insinuer que je n'ai pas fait un loyal exposé des faits dans le discours que j'ai prononcé ici. Voilà le seul mobile qui me porte à prendre la parole. Je l'affirme, mon exposé de faits a été marqué au coin de la loyauté et de la sincérité; il est aujourd'hui sous les yeux du pays, et le chef de l'opposition n'a pas osé carrément affirmer le contraire. J'ai clairement signalé dans mon discours les conséquences découlant de cette mesure et c'est toute la démonstration que je tenais à faire. Quant à savoir si je diffère d'avis à cet égard avec les députés de la gauche, c'est là le cadet de mes soucis. Pour le moment, il tient à savoir comment je puis prouver que ce chemin de fer ne coûtera que $40,000 le mille.

Eh bien, que l'honorable député lui-même me démontre comment le coût de la voie ferrée sera supérieur à ce chiffre. Il invoque certaines autorités et entre autres, celle du député d'Hamilton (M. Barker) affirmant qu'il n'est pas un seul député dans cette Chambre qui ait assez de lumières pour se prononcer, en connaissance de cause, sur cette question. Voilà mon attitude sur cette question et voilà celle des députés de la gauche. On a cité dans leur teneur même les paroles que j'ai prononcées ; je les ai répétées plus tard, et si l'honorable député, ce soir même, ne leur eût pas donné une interprétation défavorable, je me serais abstenu de revenir sur la question.

M. R. L. BORDEN : Il ne s'agit pas ici d'une divergence d'opinion entre le député d'Annapolis (M. Wade) et les députés de la gauche, mais de l'avis de l'honorable député relativement à celui exprimé par les directeurs de la Compagnie du Grand Tronc qui, au dire des ministres, sont les plus habiles experts du monde en matière de chemins de fer. Il ne s'agit nullement d'une divergence d'opinion entre M. Wade et moi. Je ne pose pas en expert et je n'affirme pas que le coût de ce chemin de fer sera de 20, de 30 ou de $50,000 le mille, mais ce que j'affirme, c'est que les plus habiles experts du monde entier en matière de chemins de fer, au dire des ministres, prétendent que le coût de cette voie ferrée atteindra $50,000 et je suis porté à croire qu'ils ont plus d'expérience en pareille matière que le député d'Annapolis (M. Wade). Je n'ai nullement imputé la chose à blâme à l'honorable député. Le langage dont je me suis servi, je l'ai emprunté au discours prononcé par le député d'Hamilton (M. Barker) le 20 avril. Voici l'attitude que j'ai prise : le député d'Annapolis n'a nullement prouvé que ce chemin de fer ne coûtera que $40,000 le mille, car c'est ainsi qu'il pose maintenant la question. Il affirme que la convention modifiée n'impose pas un dollar de plus de dépense au pays et j'ai cherché à prouver à la Chambre que l'honorable député ne saurait démontrer cette proposition. C'est ainsi que j'ai exposé la question à la Chambre, mais en cela je me suis appuyé sur le texte même du discours qu'il a prononcé à la date en question.

M. WADE : Au dire de l'honorable député, sir Charles Rivers-Wilson a déclaré que le chemin de fer coûterait $50,000 par mille. D'après le rapport que j'ai sous les yeux, sir Charles Rivers-Wilson n'aurait pas fait pareille affirmation. Voici ces paroles :

> En supposant que le coût de construction de la section des montagnes atteigne $50,000 le mille—

Il fait sans doute, cette supposition pour les besoins de la discussion ; voilà tout ce qui en est. Je n'ai la prétention d'opposer mon jugement, en pareille matière, ni à celui de M. Hays, ni à l'avis émis par des experts et des ingénieurs, ayant sous les yeux les données voulues pour y appuyer leur décision. Non, à coup sûr, je n'ai pas cette prétention, mais j'ai parfaitement le droit d'émettre un avis reposant sur les renseignements mêmes que ces messieurs possèdent, en attendant que nous ayons sous les yeux les données sur lesquelles nous pourrons asseoir d'une manière précise et définitive notre propre jugement. Voilà tout ce que je prétends, et quand le chef de l'opposition relira le compte rendu des Débats demain même, il

constatera qu'il m'a imputé, à moi-même ainsi qu'au ministre de l'Intérieur, des propos inavouables.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député ne semble pas attacher beaucoup d'importance aux " masses de renseignements ".

M. WADE : Cette citation est déjà surannée.

M. R. L. BORDEN : En effet, et c'est peut-être ce qui explique pourquoi les députés de la droite se sont abstenus de faire cette citation. Evidemment, la Compagnie du Grand Tronc, en s'adressant au gouvernement, était convaincue que le coût du chemin de fer s'élèverait à $50,000 par mille ; car c'est là l'estimation que ces messieurs ont établie et présentée à leurs actionnaires; et le député d'Annapolis le comprend sans doute, le président de la Compagnie du Grand Tronc a cherché autant que possible, à atténuer l'importance des obligations qui seraient imposées à cette compagnie sous l'empire de cette convention modifiée.

Le premier venu peut comprendre la chose. Je n'ai pas sous les yeux le texte même du discours prononcé à l'assemblée en question, mais je le citerai plus tard. Le président du Grand Tronc dit :

Dans l'hypothèse où la section des montagnes.

M. WADE : Le président se sert du mot " supposition ".

M. R. L. BORDEN : Fort bien.

Dans la supposition où le coût de la section des montagnes s'élèverait à $50,000 par mille.

Se servirait-il d'un pareil langage, alors qu'il cherche à atténuer l'importance des obligations qu'on veut imposer aux actionnaires auxquels il adresse la parole, s'il n'était convaincu que le coût du chemin s'élèverait à $50,000 le mille au moins ? Le directeur général des Postes (M. Mulock) nous a dit, l'année dernière, qu'un chemin de fer d'Ontario coûtait $40,000, bien qu'il ne dût pas traverser un pays montagneux. Or, peut on douter un seul instant qu'une estimation de $50,000 le mille soit trop élevée pour la section des montagnes ? L'année dernière, on nous a dit que le chemin de fer, au nord du lac Supérieur, coûterait $60,000 le mille ; et le député d'Annapolis voudrait nous faire croire qu'on pourrait construire moyennant $40,000 le mille, un chemin de fer traversant les montagnes Rocheuses, sur un parcours de 500 milles. L'important, après tout, c'est de connaître l'estimation sur laquelle le gouvernement a appuyé son calcul, lorsqu'il s'est engagé à modifier le contrat. Nous manquons de renseignements à cet égard, et avant l'adoption de l'article en discussion, il convient que le gouvernement nous communique les renseignements sur lesquels il s'est appuyé pour modifier la convention primitive.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député (M. R. L. Borden) nous a déjà posé cette question, à trois ou quatre reprises, et la réponse est des plus faciles. En modifiant le contrat primitif, le gouvernement n'avait ni plus ni moins de renseignements qu'à l'époque où il élabora le traité primitif ; mais naturellement, la Compagnie du Grand Tronc, eu égard aux perturbations du marché financier, est un peu plus timide qu'elle ne l'était l'année dernière. La session dernière, nous avons soumis à la Chambre tous les renseignements à notre disposition et nous lui avons fait connaître les mobiles qui nous ont poussés à effectuer cette convention. L'année dernière, nous avons cru établir une estimation légitime du coût de construction de la section des montagnes, en le portant à $40,000 le mille. Ce n'est qu'après mûre délibération que nous avons pris cette décision. Je ne sache pas qu'à cette époque, on ait sérieusement révoqué en doute l'exactitude de nos chiffres ; mais force nous était de supposer que l'estimation de la Compagnie du Grand Tronc d'après la déclaration même du président, atteindrait $50,000 le mille.

Voilà le renseignement qu'on nous a soumis. Si l'estimation du coût eût été de $40,000 le mille, comme le gouvernement le prévoyait, alors notre garantie demeurerait au chiffre de $30,000 le mille. Si le coût estimatif de construction eût été plus élevé, atteignant $50,000 le mille, le chiffre même de l'estimation établie par le président de la Compagnie du Grand Tronc à l'assemblée des actionnaires, alors la garantie de l'Etat s'accroîterait proportionnellement jusqu'à $37,000 le mille. Mais quant à savoir le chiffre précis de ce coût, c'est là une question subordonnée à certaines éventualités, qu'il est impossible de prévoir pour le moment. La chose ne se prête guère aux prévisions et il n'est pas facile d'en faire l'objet d'un débat. Certaines étapes de la section des montagnes offrent de grandes difficultés de construction; mais on le sait, dans la partie inférieure de la vallée de la rivière des Pins les difficultés sont bien moindres et les travaux se rapprocheront de ceux de la section des prairies; tout bien compté, il n'y a pas lieu de modifier notre estimation de l'année dernière, alors que nous avons affirmé que le coût ne dépasserait pas $30,000 par mille. Je tiens ici à appeler l'attention du député d'Hamilton sur certaines affirmations qu'il aurait faites et répétées à différentes reprises, touchant le coût de construction de ce chemin de fer qu'il porte à $56,000 le mille, relativement au président de la Compagnie du Grand Tronc, voici ce qu'il dit:

Le président a déclaré à ses actionnaires que le coût de la section des montagnes s'élèverait à $50,000 par mille, et il ajoute à cette somme, à titre d'élément du coût de construction, trois années d'intérêt à 4 pour 100 qui porte le coût de construction de la section des montagnes à $56,000 par mille.

Si je ne me trompe, cet item de dépense se rattache toujours au coût de construction des chemins de fer. On ne porte pas l'intérêt au compte des 40, 50 ou $60,000 par mille mais tout se trouve compris dans le coût de construction, y compris l'intérêt. Si le président a porté le coût de construction à $50,000 le mille, je suppose que l'intérêt se trouve compris dans cette somme.

M. BARKER : Sir Charles Rivers-Wilson ajoute expressément l'intérêt au $50,000 par mille.

L'honorable M. FITZPATRICK : Il ne porte pas le coût à $56,000 le mille.

Sir WILFRID LAURIER : Si M. Hays a droit d'imputer l'intérêt sur le coût de construction de la voie ferrée, je ne pense pas qu'il puisse ajouter cet intérêt aux $50,000 par mille.

Au demeurant, M. Hays n'a pas le droit de calculer l'intérêt à 4 pour 100. Il lui est bien loisible de payer quatre ou dix pour cent d'intérêt sur ses emprunts, mais d'après la teneur du contrat, il ne saurait imputer plus de 3 pour cent d'intérêt sur le compte du coût de construction. D'autre part, l'honorable député dans le discours en question, a calculé l'intérêt à 4 pour 100. En cela il a fait erreur et après mûre réflexion, il tiendra sans doute à rectifier ce calcul.

M. BARKER : Si j'ai bien saisi la pensée du premier ministre, il affirme qu'à son avis, sir Charles Rivers-Wilson n'ajoute pas l'intérêt au $50,000, au cours de la construction des travaux.

Sir WILFRID LAURIER : Il peut le faire mais pour mon propre compte, je suis d'avis que lorsqu'il s'agit de calculer le coût de construction, que ce soit 40, 50, ou $60,000 par mille, peu importe, il faut toujours faire figurer l'intérêt dans la somme globale. Celui qui construit le chemin de fer doit porter au coût de construction l'intérêt exigible d'année en année; et pour notre propre compte, en portant à $40,000 le mille le coût des travaux de premier établissement, nous avons englobé dans cette somme l'intérêt à trois pour cent par année.

M. BARKER : Comme le premier ministre le fait observer, il faut d'abord constater avec précision le nombre de dollars par mille qu'on paie à l'entrepreneur, disons $50,000 par mille; et alors, afin de déterminer le prix de construction, on ajoute à ces $50,000 pas mille la somme à verser au banquier pour le prêt des deniers versés à l'entrepreneur, avant que l'exploitation de la ligne soit rémunératrice. Pour une ligne de chemin de fer dont la construction demanderait six ans, la période d'intérêt serait, en moyenne, de trois ans, et l'intérêt servi au banquier, en sus des sommes versées à l'entrepreneur, est légitimement imputable au compte de construction. Ainsi, sir Charles Rivers-Wilson, en établissant devant ses actionnaires, le coût de construction de la ligne, en fixe le chiffre à $50,000, puis il ajoute l'intérêt, au cours des travaux de premier établissement.

L'honorable député voudra-t-il me dire quel montant il ajoute à titre d'intérêt ?

L'honorable M. HAGGART : £150,000 pour la part de la Compagnie du Grand Tronc.

L'honorable M. FITZPATRICK : Cela revient à $750,000, n'est-ce pas ? Divisez cette somme par 500 et quel est le produit ? Ce n'est certainement pas $56,000 par mille.

L'honorable M. HAGGART : La somme ajoutée par le président n'est afférente qu'à la part de la Compagnie du Grand Tronc, soit un quart du montant. Voici ce que dit le président :

> En supposant que le coût de construction de 500 milles pour la section des montagnes s'élève à $50,000 le mille, soit $25,000,000, c'est-à-dire, £5,000,000 en tout, le quart du montant des obligations que doit garantir la compagnie sera de $1,250,000, soit encore, y compris l'intérêt durant la période de construction, £150,000.

L'honorable M. FIELDING : Cette somme de £150,000 ne représente-elle pas la part de l'intérêt payable par la Compagnie du Grand Tronc ? c'est un quart de la somme. Notre part est de £450,000, soit les trois quarts de la somme. En multipliant cette somme par 5 pour la convertir en dollars, on obtient $2,250,000 pour la part du gouvernement. En divisant cette somme par 500 milles, chiffre de l'estimation de sir Charles Rivers-Wilson, bien que l'année dernière nous n'ayons compté que 480 milles, on constate que le coût de l'intérêt par mille est de $4,500 et non pas de $6,000 par mille, comme l'affirme l'honorable député.

L'honorable M. HAGGART : Vous n'ajoutez pas à ce montant la somme que la Compagnie du Grand Tronc est tenue de payer.

L'honorable M. FIELDING : Il ne s'agit pas ici de ce que la Compagnie du Grand Tronc doit payer, mais bien de ce que le gouvernement doit verser.

L'honorable M. HAGGART : La totalité du coût comprend la somme globale que la Compagnie du Grand Tronc doit verser.

M. BARKER : M. le président——

L'honorable M. FIELDING : Le député d'Hamilton désire-t-il porter porter la parole ?

M. BARKER : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Que le ministre poursuive donc son discours.

L'honorable M. FIELDING : Le député d'Hamilton, si je ne me trompe, désire faire quelques observations.

M. BARKER : Si le ministre des Finances veut bien me le permettre, je vais essayer de le convaincre ; sir Charles Rivers-Wilson dit :

Le quart du montant des obligations que la compagnie doit garantir sera de £1,250,000 soit, y compris l'intérêt durant la période de construction, £150,000.

Si le ministre veut bien faire ce calcul, il se convaincra que £150,000 représente 12 pour cent de £1,250,000 ; c'est-à-dire trois pour cent, pendant 4 ans ou quatre pour cent pendant trois ans, à son gré. 12 pour cent de $50,000 le mille, c'est précisément $6,000.

L'honorable M. FIELDING : Il est inutile de me livrer à des calculs pour constater ce que sir Charles Rivers-Wilson a déclaré. L'honorable député nous a communiqué le renseignement voulu. Ce renseignement figure au rapport officiel ainsi que dans le rapport officieux communiqué à la Chambre et qui sur ce point, comme sur plusieurs autres, ne diffère nullement du premier. Sir Charles Rivers-Wilson estime que la part de l'intérêt de la Compagnie du Grand Tronc durant la période de construction, sera un quart de la totalité, soit £150,000. Le gouvernement paye les trois quarts ; trois fois £150,000, c'est $450,000—que l'honorable député prenne maintenant son crayon et vérifie mon calcul.

M. BARKER : Puisque le gouvernement doit payer £450,000, et la Compagnie du Grand Tronc £150,000, la totalité, à mon avis, représente £600,000.

L'honorable M. FIELDING : C'est parfait ; nous sommes d'accord.

M. BARKER : Cela représente $3,000,000, et combien cela donne-t-il par mille, sur 500 milles ?

L'honorable M. FIELDING : L'honorable député nous impute la somme globale et non pas les trois quarts—qu'il veuille bien prendre son crayon——

M. BARKER : Je puis parfaitement vous suivre sans crayon.

L'honorable M. FIELDING : Il ne s'agit pas de constater ce que sir Charles Rivers-Wilson a déclaré, mais bien de faire un simple calcul. Il convertit en cours sterling les $50,000 par mille, puis il ajoute que la part de la Compagnie du Grand Tronc est de £150,000, soit un quart du total ; et comme le gouvernement paye les trois quarts, ces trois quarts représentent le triple du quart.

M. CLARKE : C'est parfaitement clair.

L'honorable M. FIELDING : Le député de Toronto (M. Clarke) approuve donc mon calcul ?

M. CLARKE : Que représentent les trois quarts et le quart ?

L'honorable M. FIELDING : Cela représente £600,000, mais nous ne payons pas tout cela.

M. CLARKE : Alors, quel est donc le coût de construction de chemin de fer par mille, d'après votre calcul ?

L'honorable M. FIELDING : Nous ne parlons pas de cela dans le moment; nous parlons de notre notre partie à nous.

M. BARKER : Il faut que vous reveniez là-dessus.

L'honorable M. FIELDING : Oui; je vois maintenant où vous voulez en venir.

M. R. L. BORDEN : Le ministre de la Justice a mis le ministre des Finances dans l'embarras en se livrant à des calculs.

L'honorable M. FIELDING : Je dois dire qu'après réflexion je crois que mon honorable ami (M Barker) a raison.

Quelques VOIX Très bien, très bien

L'honorable M. FIELDING : En calculant à la hâte, je croyais que nous ne parlions que de notre partie et, naturellement, lorsque nous ferons le partage nous ne paierons l'intérêt que sur les trois-quarts.

M. R. L. BORDEN : Le ministre a admis bien franchement qu'il était dans l'erreur. Si vous consultez la page 1609 des " Débats ", vous constaterez que l'honorable député (M. Barker) a calculé le coût de la section des montagnes à $28,000,000, dont le gouvernement garantit 75 pour cent et mon honorable ami (M. Barker) avait raison.

Sir WILLIAM MULOCK : Le chef de l'opposition a déclaré il y a un instant qu'au cours du débat de la dernière session j'ai déclaré que le coût de sa ligne projeté depuis Depot Harbour jusqu'à Sudbury serait de $40,000 par mille.

M. R. L. BORDEN : C'est le chiffre qui n'est revenu à la mémoire.

Sir WILLIAM MULOCK : Je n'ai aucun doute que l'honorable député a cru cela, mais je veux démontrer qu'il est dans l'erreur. L'orateur qui m'a précédé était l'honorable député de Bothwell, et en parlant du coût de la construction entre l'embranchement de Scotia et Sudbury, il a dit : (" Débats ", p. 9953.)

Si nous prenons la section suivante de la ligne projetée, de l'embranchement de Scotia à Sudbury, une distance de 104 milles, nos connaissances sur la nature de la région et le coût de ce chemin ne sont pas basées sur une simple conjecture. Il y a des plans tout prêts, faits d'après des explorations, d'après lesquels les entrepreneurs pourraient envoyer leurs soumissions dès demain s'ils le désirent et le coût de cette section de 104 milles est estimé à $40,000 par mille.

L'honorable député (M. Clancy), a tort ou à raison, estimait le coût à $40,000 par mille. Parlant après lui et parlant de la proposition du chef de l'opposition, j'ai dit (" Débats ", page 10026) :

Puis l'honorable député (M. R. L. Borden) propose de construire une voie de Sudbury à la baie Georgienne, et à ce sujet il dit : J'ai parlé du prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne. Si nous achetons le chemin de fer Canada-Atlantique, nous pourrons construire une ligne depuis cet endroit pour le raccorder au chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près de Sudbury.

Et l'honorable député dit que la distance serait de 120 milles. Je crois que mon honorable ami de Bothwell a basé ses calculs sur une distance plus considérable, mais je me contenterai du chiffre de 120 milles, et alors le coût serait de $3,000,000.

J'ai déclaré que le coût serait de $3,000,000 et ce serait là une moyenne de $30,000 par mille.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas eu l'intention de citer erronément mon honorable ami, mais s'il veut me passer ce volume des "Débats", je crois pouvoir y trouver que l'honorable ministre a fait quelque calcul à $40,000 par mille.

M. CLARKE : Puis-je demander à quelque honorable membre de la droite—il est probable que le ministre du Travail peut me le dire—sur quels renseignements le gouvernement s'est basé pour présenter à la Chambre ce contrat modifié, quant au coût de la section des prairies, et de la section des montagnes ? Qui a soumis des données au gouvernement sur ce point? Le gouvernement a-t-il quelque renseignement qui puisse étayer sa supposition à l'effet qu'une somme quelconque représentera le coût probable de ces sections ?

Sir WILLIAM MULOCK : Je suppose que l'honorable député (M. Clarke) sait que c'est le premier ministre qui est l'auteur du présent bill.

M. CLARKE : Alors je demanderai cela au premier ministre. Le très honorable ministre se rappellera que l'an dernier, lorsque le gouvernement demandait au parlement d'aider la société Mackenzie et Mann à la construction de leur chemin des prairies, des estimations détaillées du coût ont été déposées sur le bureau de la Chambre et ont été imprimées. Est-ce que des données de ce genre ont été soumises au gouvernement soit par le Grand Tronc, soit par tout autre dans le cas actuel ?

Sir WILFRID LAURIER : Nous n'avons pas plus de renseignements maintenant que nous n'en avions l'an dernier, et lorsque nous avons soumis le contrat au parlement l'an dernier nous n'avions pas plus de renseignements que nous en avions lorsque nous avons demandé au parlement de ratifier le contrat avec la société Mackenzie et Mann.

M. CLARKE : Avant que le parlement ratifiât la convention avec la société Mackenzie et Mann, nous avions sur le bureau de la Chambre les estimations des ingénieurs relativement au coût, vérifiées, je crois, par les fonctionnaires du ministère des Chemins de fer.

Sir WILFRID LAURIER : Dans les deux occasions, nous avons traité la section des prairies de la même manière; nous avons supposé qu'elle coûterait $20,000 par mille.

M. CLARKE : Sur quoi cette estimation est-elle basée ? L'an dernier, l'estimation des fonctionnaires du ministère était que la section des prairies coûterait $15,000 ou $15,500 par mille.

Sir WILFRID LAURIER : Tout ce que je puis dire à mon honorable ami, c'est que nous avons calculé pour ce contrat sur les mêmes renseignements que nous l'avons fait en ce qui concerne le contrat Mackenzie et Mann.

M. CLARKE : En consultant les "Débats", je crois qu'on verra que l'an dernier les estimations ont été imprimées par ordre de la Chambre, et je crois que ces estimations prévoyaient que la section des prairies coûterait environ $15,000 ou $15,500 par mille.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne le crois pas.

M. R. L. BORDEN : Je constate que le directeur général des Postes a estimé le coût de la voie entre l'embranchement de Scotia et Sudbury à $30,000 et non à $40,000; je lui fais mes excuses pour l'avoir cité erronément.

M. WADE : Cela fait tout juste mes $10,000 par mille.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami d'Annapolis ne devrait pas rire. Le temps de rire n'est pas encore arrivé pour lui, car je constate que le directeur général des Postes a fait une estimation de la section des montagnes et qu'il me soit permis de féliciter mon honorable ami d'Apnapolis sur ce qu'il a dit à ce sujet.

Puis, il est prêt, à moins que les deux compagnies de chemins de fer se chargent de la construction, à construire une voie ferrée et à accorder le droit de parcours sur cette voie. La longueur de cette voie sera de 600 milles et nul n'estimera le coût de la section des montagnes à moins de $50,000 par mille.

Mon honorable ami le directeur général des Postes n'a évidemment pas tenu compte de l'existence de l'honorable député d'Annapolis lorsqu'il a fait cette déclaration. Plus loin, il dit :

En estimant à 600 milles la longueur de la ligne à partir d'Edmonton jusqu'au littoral et en évaluant le coût à $50,000 par mille, nous arriverons à $30,000,000.

Cela augmentera de plusieurs milliers de piastres l'estimation de mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker) en ce qui concerne le coût additionnel, et cela entraîne une erreur correspondante de la part de l'honorable député d'Annapolis et du ministre de l'Intérieur.

M. WILSON : Le très honorable premier ministre a demandé à la dernière session un crédit d'un demi-million de dollars au moins, pour les explorations et études de terrain, et j'aimerais savoir pourquoi ces travaux n'ont pas été faits. Il savait certainement que nous aurions une autre session, et je crois qu'il était de son devoir de déposer ces renseignements sur le bureau de la Chambre. J'aimerais à savoir pourquoi il ne l'a pas fait.

Sir WILFRID LAURIER : Les explorations seront commencées dès que le présent contrat sera ratifié.

M. WILSON : Ce n'est pas une raison pour que nous n'ayons pas de renseignements.

Sir WILFRID LAURIER : Ce sont là tous les renseigenements que je puis donner.

M. CLARKE : Alors, il est entendu, d'après les déclarations faites par les honorables membres de la droite, que le gouvernement n'a pas reçu les moindres renseignements de la part de ses ingénieurs quant au coût de ces sections respectives ?

Sir WILFRID LAURIER : Nous n'avons pas plus de renseignements que nous n'en avions l'an dernier.

M. CLARKE : L'an dernier, le très honorable ministre n'en avait pas du tout.

Sir WILFRID LAURIER : C'est la même chose cette année.

L'honorable M. HAGGART : La section importante pour le pays est la section des montagnes. Je suis informé qu'il y a dans le ministère des Chemins de fer des rapports détaillés d'explorations. Pourquoi le gouvernement ne se procure-t-il pas un rapport à cet effet de la part de ce ministère ? Il est évident que les administrateurs du chemin de fer du Grand Tronc sont en possession de ces renseignements, car le président a parlé d'explorations minutieuses faites par le ministère des Chemins de fer pour estimer le coût probable de la construction.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je dois dire que lorsque cette question a été soulevée l'an dernier, et lorsqu'il est devenu nécessaire de rédiger le contrat, je me suis enquis de ces explorations, et l'on m'a dit au ministère des Chemins de fer et Canaux qu'ils étaient disparus et qu'on ne pouvait les retrouver. La Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc n'a pu les avoir non plus.

L'honorable M. HAGGART : Alors, sur quoi sir Charles Rivers-Wilson, le président de la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc base-t-il sa déclaration à l'effet qu'il a vu ces rapports d'explorations ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Il ne dit pas cela.

L'honorable M. HAGGART : Il dit qu'ils sont en la possession de la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc.

L'honorable M. FITZPATRICK : Il ne dit rien de tel.

M. BARKER : J'aimerais à lire quelques mots du discours de sir Rivers-Wilson. Il dit :

La section des montagnes, comme son nom le dit, offre naturellement des configurations de terrain qui augmentent les difficultés et le coût, mais là encore, bien que les partis d'exploration n'aient pas terminé leurs travaux, la région a été suffisamment explorée pour nous permettre de dire que sa topographie générale est bien connue, et nos conseillers sont convaincus que le coût de la construction de la voie sera beaucoup moins élevé que celui d'autres chemins traversant ces montagnes, et notamment le Canadien du Pacifique qui passe à travers la même chaîne de montagnes dans des conditions beaucoup plus difficiles que celles qui sont offertes par la route plus septentrionale. Les explorations du gouvernement faites avant la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique sous les auspices du gouvernement, et qui ont été érigées par son ingénieur distingué, sir Sandford Fleming offrent une preuve concluante à cet effet.

Il faut que sir Charles Rivers-Wilson ait eu en sa possession ces rapports d'exploration.

L'honorable M. FITZPATRICK : Est-ce là une déclaration ou une supposition ?

Sir WILFRID LAURIER : Tous ces rapports ont été publiés il y longtemps.

M. BARKER : Il dit qu'ils offrent la preuve concluante que cette ligne que la compagnie doit construire sera d'une construction plus facile que le chemin de fer Pacifique Canadien.

Sir WILFRID LAURIER : Certainement, et tous ces rapports sont la propriété du public, et l'ont été depuis des années.

M. BARKER : Ce sont des rapports d'explorations du gouvernement.

Sir WILFRID LAURIER : Oui, et depuis vingt ans, ils ont été mis à la disposition du public. Ce sont les rapports de sir Sandford Fleming, de M. Horetsky et d'autres ingénieurs, qui ont été publiés en 1873, 1879, 1880 et ainsi de suite.

M. BARKER : Comment se fait-il que sir Charles Rivers-Wilson, parlant à ses actionnaires, peut leur donner des renseignements au sujet de ces explorations du gouvrnement et que nous ne pouvons avoir ces renseignements de la part du gouverenement ?

Sir WILFRID LAURIER : Je demande pardon à l'honorable député. Sir Charles Rivers-Wilson parle des explorations faites par sir Sandford Fleming et autres ingénieurs du gouvernement et dont les rapports ont été publiés dans le temps. Je dois dire qu'il n'y a pas dans les bureaux du gouvernement

d'autres rapports d'explorations que ceux qui ont déjà été produits. S'il y en avait, nous serions heureux de les produire.

M. OSLER : Le premier ministre a fait une déclaration très intéressante. Il dit qu'il n'y a plus de rapports d'explorations d'une date plus récente que ceux de sir Sandford Fleming, sans quoi il les produirait. Mais dans toute cette discussion, le seul renseignement que le premier ministre a daigné nous donner est le récit d'un missionnaire jésuite remontant à 200 ans.

Sir WILFRID LAURIER : Au sujet de la section des montagnes.

M. OSLER : Si le premier ministre n'a pas plus de renseignements au sujet de la section des montagnes qu'il n'en a au sujet de la section des prairies, je comprends cela.

Sir WILFRID LAURIER : Il y a une différence entre 200 ans et 20 ans.

M. OSLER : Certes, il n'y a pas un homme qui voudrait conclure une affaire sur la foi d'explorations qui ont été faites il y a vingt ans. Je crois que cela va sans dire. Le ministre des Douanes a tenté une argumentation aujourd'hui, et c'est comme tous les arguments présentés par la droite—une attaque contre ce qui a été proposé par la gauche, mais non une réfutation des arguments que nous avons développés, et non une preuve en faveur du projet du gouvernement. Les gens du Grand Tronc, à l'assemblée des actionnaires, ont dit qu'il ne pouvait y avoir le moindre doute sur ce que la section des prairies pourrait rapporter. Mais d'après le raisonnement du ministre des Douanes, si le gouvernement entreprenait de construire cette section, nous serions, à perpétuité, privés de l'intérêt sur le coût total. Il n'y a qu'une seule conclusion à tirer de ses remarques, et c'est que le gouvernement ne croit pas que cette section puisse donner des profits. Mais si elle donne des profits le raisonnement du ministre des Douanes tombe à plat. Si le gouvernement devait construire ce chemin, et si ce chemin devait être aussi profitable que l'administrateur général du Grand Tronc dit qu'il le sera indubitablement, le gouvernement pourrait trouver d'autres personnes qui l'exploiterait moyennant une remise de 3 pour 100. Nous avons la preuve concluante, en tant qu'il s'agit de la section des prairies, que des hommes d'expérience qui s'y connaissent croient qu'elle donnera des profits, car nous voyons la société Mackenzie et Mann construire une section à travers la prairie moyennant une garantie de 3 pour 100 sur une somme beaucoup moindre que celle que le gouvernement propose maintenant de donner au Grand-Tronc-Pacifique ; et j'ose affirmer que le chemin de la société Mackenzie et Mann aura atteint le pied des montagnes longtemps avant cette ligne, que le gouvernement est maintenant disposé à livrer au chemin de fer du Grand Tronc après en avoir payé le coût total.

M. SCOTT : En vertu de la convention, la voie du syndicat Mackenzie et Mann doit être construite jusqu'à Edmonton cette année.

M. OSLER : C'est ce que je dis. Il n'y a pas la moindre difficulté à trouver un homme de finance qui construira ce chemin à travers la prairie. Même dans les conditions actuelles du marché monétaire, il est possible de trouver de l'argent et de le construire jusqu'à Edmonton dès l'année prochaine.

M. SCOTT : Mon honorable ami parle d'une distance beaucoup plus longue que celle qui sera couverte par la construction que le chemin de fer Canadien du Pacifique entreprendra cette année.

M. OSLER : Je ne parle pas du chemin de fer Canadien du Pacifique. Le chemin de fer Canadien du Pacifique a déjà ses voies ferrées dans cette région, des chemins d'avant-garde, construits par des hommes qui ont risqué leur propre argent, et qui méritent de prendre rang parmi les meilleurs Canadiens qui aient jamais existé. Le chemin de fer du Grand Tronc ne construira pas à ses propres frais, mais il se propose d'obtenir un crédit par l'entremise du gouvernement et d'une corporation qui n'est appuyée sur rien. Mon honorable ami le ministre des Douanes a tenté de démontrer que si le gouvernement actuel construisait ce chemin, il serait obligé au paiement de l'intérêt sur le coût de construction durant sept fois sept ans et plus. Qu'il me soit permis de dire ceci : L'une des grandes objections que j'ai à ce projet, c'est que, si ce chemin ne rapportait pas de profits, le gouvernement n'a absolument aucune garantie que l'intérêt lui sera remboursé. Le contrat ne donne pas au gouvernement un seul dollar de garantie qu'on lui remboursera l'intérêt sur le capital dépensé. Il est vrai qu'il a stipulé que si le chemin devient insolvable, il sera administré par un séquestre et que les trois-quarts des recettes iront au gouvernement et l'autre quart au Grand Tronc Pacifique. Mais le Grand-Tronc-Pacifique n'a pas de position, pas de capital, pas de crédit, pas d'actif que le gouvernement pourrait utiliser en cas de faillite. La convention donne aux directeurs du chemin de fer du Grand Tronc la direction absolue de cette compagnie de chemin de fer. Elle stipule que le chemin de fer du Grand Tronc conservera la direction à perpétuité. En d'autres termes, quelque considérable que soit la faillite et quelle que soit sa durée, le chemin de fer nommera les directeurs et gouvernera le chemin. Je crois que ceci, à part les particularités financières du projet, est le point le plus faible de toute l'affaire. En vertu de cette convention, le chemin de fer du Grand Tronc est propriétaire absolu du Grand-Tronc-Pacifique. En cas de faillite de la part du Grand-Tronc-Paci-

fique, le chemin de fer du Grand Tronc conservera encore une autorité absolue sur les directeurs de la compagnie insolvable. Il les nommera tous, sans que le gouvernement ait un mot à dire à ce sujet; et en supposant qu'il y ait faillite, qu'y a-t-il de plus probable que de voir les tribunaux décider que, le chemin de fer du Grand Tronc ayant le gouvernement de la direction, c'est à lui qu'il appartiendra de nommer le séquestre. Cela va sans dire. J'espère qu'avant l'adoption du présent bill, le gouvernement y introduira un article décrétant qu'en cas de faillite, tout le Grand-Tronc-Pacifique sera livré au gouvernement pour que le gouvernement en ait la direction, pour que le gouvernement puisse désigner les directeurs du Grand-Tronc-Pacifique, tant que la compagnie devra un dollar. Si vous faites cela, vous gouvernerez virtuellement la compagnie; mais si la compagnie devient insolvable et si la direction reste entre les mains du Grand-Tronc-Pacifique, alors le chemin de fer du Grand Tronc détermine la ligne de conduite de cette compagnie. Il déterminera la nomination du séquestre.

Sir WILLIAM MULOCK. Pas du tout.

M. OSLER : Le directeur général des Postes dit : Pas du tout.

Sir WILLIAM MULOCK : Certainement.

M. OSLER : Il y a longtemps que je suis dans les affaires et je n'ai jamais vu un seul cas où les actionnaires généraux d'une compagnie dont dépendait la nomination des directeurs ne gouvernaient pas. Le directeur général des Postes ne peut citer une seule grande compagnie commerciale qui ne soit pas dans ce cas.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'honorable député a une grande expérience en fait d'affaires, et en conséquence son opinion sur ce point a quelque valeur. Dira-t-il que dans les actes ordinaires d'hypothèques en fidéicommis, passés au sujet d'opérations de ce genre, il n'y a pas une disposition comme celle-ci, savoir: qu'en cas de faillite, les porteurs d'obligations prennent la place et le rang des actionnaires ? L'honorable député a-t-il jamais vu un acte d'hypothèque qui ne contenait pas cette disposition ?

M. OSLER : Qu'il me soit permis de demander à mon honorable ami——

L'honorable M. FITZPATRICK : Répondez à cette question.

M. OSLER : Dans le cas actuel.

L'honorable M. FITZPATRICK : Peu importe le cas—un acte général d'hypothèque en fidéicommis.

M. OSLER : Pour le cas actuel, supposons-le ; car je ne saurais entreprendre de discuter avec un avocat.

L'honorable M. FITZPATRICK : Mais en attendant, vous nous faites une espèce de cours de droit.

M. OSLER : Dans le cas où cette compagnie tomberait en faillite, le gouvernement s'est-il ménagé le droit de nommer les directeurs du Grand-Tronc-Pacifique.

L'honorable M. FITZPATRICK : Il sera pourvu à cela dans l'acte d'hypothèque. Cela se fait invariablement dans tous les actes d'hypothèque.

M. OSLER : Dans cet acte d'hypothéque, il n'y a pas de clause en vertu de laquelle vous pourrez foreclore.

L'honorable M. FITZPATRICK : Oui, cela sera dans l'acte d'hypothèque.

M. OSLER : Mais ce contrat, si je ne me trompe, couvre toute la transaction. La propriété doit être administrée pour le bénéfice des deux parties intéressées. Il faut qu'il y ait un séquestre, de quelque nom qu'il vous plaise de l'appeler, qui soit chargé d'administrer la propriété et de départir les recettes—

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami (M. Osler) me permettra-t-il de l'interrompre ? Il discute un point auquel nous ne sommes pas encore arrivés.

M. OSLER : Je consens volontiers à remettre la discussion de ce point à un peu plus tard, si le premier ministre le désire.

L'article 4 de l'annexe est adopté.

A l'article 5 de l'annexe,

5. Nonobstant toutes stipulations contenues audit contrat, le gouvernement pourra et devra, en respectant toujours la proportion établie audit contrat entre la section des prairies et celle des montagnes, de la division de l'ouest, exécuter pour les fins, et à d'autres égards, sous la réserve des stipulations dudit contrat, la garantie des obligations de ladite compagnie à être émises pour couvrir le coût de ladite division de l'ouest de la façon dont il pourra être convenu, de manière à porter la somme produite par la réalisation desdites garanties à un chiffre égal à soixante-quinze pour cent du coût de la division de l'ouest, établi ainsi qu'il est pourvu dans ledit contrat, mais ne dépassent pas, pour ce qui est de la section des prairies, la somme de treize mille piastres ($13,000) par mille.

M. BARKER : Veuillez expliquer.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je crois que les honorables députés comprendront le but de cette disposition. Le langage est simple et la signification en est claire. En vertu de ce contrat, l'obligation du gouvernement est de garantir les obligations pour la section des montagnes jusqu'à concurrence d'un montant égal à 75 pour cent du coût de la construction, et pour la section des prairies, ne devant pas dépasser pour cette dernière section $13,000 par mille. L'endossement du gouvernement met fin à l'obligation du gouvernement, quel que soit le prix auquel les obligations pouraient être vendues. Cet amendement a pour but de prévoir une éventualité qui pourrait se produire, mais nul ne saurait dire qu'elle se produira. Lorsque

les obligations seront vendues—et je dois dire qu'il y dans le bill un article décrétant que les obligations ne seront vendues qu'aux dates et aux conditions qui conviendront au gouvernement—si elles rapportent moins de cent pour cent, le gouvernement devra pourvoir à ce que la compagnie puisse réaliser leur pleine valeur nominale.

Sir WILFRID LAURIER : Non ; je crois que j'ai dit que cela pourrait se faire de plusieurs manières sur lesquelles on s'entendrait plus tard. J'ai dit que ce changement entraînait une plus grande responsabilité de la part du gouvernement.

M. BARKER : Je crois que l'honorable ministre s'est exprimé comme je l'ai dit. Plus tard, en commentant son discours, j'ai dit que cela pourrait se faire de trois manières. Mais je crois que le très honorable ministre a été très clair dans ses remarques, et qu'il a bien dit que cela exigerait un déboursé en argent. Le très honorable ministre voudra peut-être me corriger si je suis dans l'erreur.

Sir WILFRID LAURIER : Si mon honorable ami (M. Barker) veut consulter la page 760 des " Débats "——

M. R. L. BORDEN : L'édition revisée ou non revisée ?

Sir WILFRID LAURIER : L'édition non revisée. Je m'en tiens à l'édition non revisée, parce que je ne change jamais rien. J'ai dit :

Puis nous entreprenons aussi de parfaire le produit des ventes de ces obligations, afin que le montant réellement affecté à la construction atteigne 75 pour 100 du coût total de la construction. Ceci doit être fait à des conditions au sujet desquelles il y aura plus tard une entente entre le gouvernement et la compagnie.

M. BARKER : Le très honorable ministre ajoutait :

Il est notoire que, même avec l'endossement du gouvernement canadien, dont le crédit est aujourd'hui aussi élevé que celui de tout autre gouvernement dans le monde entier, ces obligations ne pourraient être vendues que moyennant une forte réduction, et le gouvernement a en conséquence, entrepris de parfaire la différence qui pourra exister entre le prix réalisé pour les obligations et leur valeur nominale.

Cela veut dire, à mon sens, que si les obligations se vendent moyennant une réduction, il faudra que le gouvernement avance une somme d'argent pour parfaire la différence entre la valeur nominale et le montant réalisé.

Sir WILFRID LAURIER : Ceci est déterminé——

M. BARKER : C'est possible. Mais je crois que le très honorable ministre a mis la Chambre sous l'impression que le gouvernement avait l'intention de payer la différence en argent. Je voudrais démontrer que, si c'est là l'intention, cela veut dire qu'au lieu d une garantie des obligations pour produire un certain montant, nous devrions payer argent comptant. C'est la différence entre payer de l'argent et garantir un paiement en argent, et je crois qu'il est évidemment de l'intérêt du pays que le montant des obligations soit augmenté, afin de se procurer la somme nécessaire. Nous ne serions plus alors que des garants. C'est ainsi que cela a été expliqué dans la déclaration du chef de l'opposition, et c'est la base sur laquelle j'ai calculé les obligations du pays en vertu de ce contrat.

L'honorable M. FIELDING : Je suis disposé à me rallier cordialement à l'opinion de mon honorable ami (M. Barker) relativement à la préférence devant être donnée au projet de l'augmentation de l'émission des obligatinos. Le premier ministre a démontré qu'aucun mode n'avait été fixé dans la convention, et que cela pourrait se faire de diverses manières. Le paiement d'un montant en argent est l'un des moyens possibles, mais de fait, ce n'est pas un moyen probable à notre avis. Nous avons bon espoir qu'il ne sera pas nécessaire de recourir à cette stipulation. Elle a été introduite en prévision d'une éventualité possible. Il est hors de doute que, tout récemment, le marché monétaire n'a pas été avantageux ; et s'il nous fallait émettre des obligations immédiatement, ou s'il nous avait fallu les émettre en aucun temps depuis quelques mois, elles se seraient vendues moyennant une réduction.

Dans ce cas, une émission supplémentaire d'obligations aurait été nécessaire pour mettre à effet cette clause supplétive. Bien que ce soit là la meilleure manière, cela pourrait être fait, soit en payant en argent, soit en augmentant le taux de l'intérêt. Ni l'un ni l'autre de ces deux moyens ne semble désirable, et je suis d'accord avec l'honorable député d'Hamilton lorsqu'il dit que le moyen le plus commode serait probablement d'augmenter l'émission des obligations.

Mais nous devons conserver le ferme espoir que lorsqu'il sera nécessaire d'émettre ces obligations, le marché monétaire sera revenu à son état normal, et qu'il ne sera pas du tout nécessaire d'augmenter l'émission. Cependant, cela est tout à fait problématique et cela dépendra de l'état du marché monétaire. Plusieurs des honorables membres de la gauche, en discutant cette partie du contrat ont alloué une réduction de 10 pour 100 sur ces obligations. Je crois que c'est là une erreur; je ne crois pas que nous devions laisser une marge aussi large. Tout récemment, alors que le marché monétaire était dans son état le plus désavantageux, une émission d'obligations, comme l'a dit le ministre de l'Intérieur (M. Sifton), a été placée sur le marché de Londres à 90. L'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) a corrigé cette déclaration et il a dit qu'elle était inexacte.

J'ignore s'il a reçu des rensignements ultérieurs. J'en a reçu, et je crois qu'il sait probablement maintenant qu'il était dans l'erreur et qu'une émission d'obligations a été faite à un prix de pas moins de 90 lorsque le marché était dans son état le plus précaire. Le marché est déjà un peu plus avantageux et nous pouvons raisonnablement espérer quand il se sera écoulé un certain temps, après la guerre, et après que tout sera revenu aux conditions normales, une émission d'obligations portant 3 pour 100 pourra être placée au pair ou à peu près. Je crois que 10 pour 100 serait une très forte diminution. Cependant, c'est une affaire au sujet de laquelle il nous faut nous en remettre au hasard.

M. OSLER : Le ministre des Finances M. Fielding) donne à entendre que j'ai dit que ces obligations n'ont pas été placées à 90.

L'honorable M. FIELDING : J'ai dit que l'honorable député a déclaré qu'elles n'avaient pas été placées du tout.

M. OSLER : Si l'honorable ministre consulte le compte-rendu il verra que j'ai dit que je ne croyais pas qu'elles eussent été placées à 90 et que si elles avaient été placées à 90 ce serait une opération très avantageuse. Je n'ai pas fait une déclaration formelle; j'ai dit que j'avais compris ou que l'on m'avait informé que tel était le cas. Les obligations avaient été placées à 90. On m'en a informé depuis, bien qu'on ne m'ait pas officiellement dit qu'elles ont été placées moyennant une commission d'au moins deux et demi pour cent.

L'honorable M. FIELDING : Mon honorable ami sait-il cela?

M. OSLER : Je sais que tel sera le résultat de l'opération, et je dis que si les obligations avaient été placées à la date où nous discutons la question, 90 serait un prix excessivement avantageux. Si l'honorable ministre veut lire mes remarques, il constatera que j'ai dit, et je le crois encore, que si les obligations ont été placées à 90 avec la commission, c'était une opération très avantageuse, comme opération financière ordinaire.

L'honorable M. FIELDING : On m'informe que les obligations ont été placées à pas moins de 90.

M. OSLER : C'est-à-dire, moins la commission.

L'honorable M. FIELDING : J'ignore quelle commissin a pu être donnée. Cependant, il ne s'agit pas d'obligation à émettre: il s'agit d'une émission devant être placée à une date ultérieure, quand ? c'est ce qu'il ne nous est guère possible de dire, car cela dépendra de l'époque à laquelle les travaux seront finis. Je ne crois pas qu'une opération de ce genre, une opération faite dans le temps le plus favorable, soit un point de comparaison bien juste pour juger des opérations futures.

M. OSLER : Quel que soit mon désir de voir le marché monétaire s'améliorer, je ne crois pas que le ministre des Finances, ou tout autre, puisse faire une opération de cette importance et baser ses calculs sur la probabilité que le marché monétaire puisse revenir à l'ancienne base de 3 pour 100 d'ici à longtemps.

L'honorable M. FIELDING : Vous savez que cela prendra sept ans.

M. OSLER : Peut-être beaucoup plus que sept ans. A l'heure qu'il est, l'argent tend vers un minimum beaucoup plus accentué. Les perspectives ne sont pas en faveur de la baisse pour des opérations de ce genre.

M. BARKER : Je voudrais demander au ministre des Finances (M. Fielding) s'il n'est pas très clair que $50,000 s'appliquent non seulement à la section des montagnes mais aussi à la section des prairies.

L'honorable M. FIELDING : Oui.

M. BARKER : Alors, d'après notre estimation le montant qui doit être complété est de $34,000,000.

L'honorable M. FIELDING : Cela s'applique à la division de l'ouest.

M. BARKER : Le montant qui doit être complété est alors estimé en chiffres ronds à environ $34,000,000. Supposons que nous ne parlions pas du tout de 90 mais que nous fixions l'escompte à 5 pour cent, soit 95 comme prix de vente. Alors, l'honorable ministre voit que cela implique une dépense de $1,700,000, et si nous considérons cela comme une somme d'argent, cela fait un changement important dans la convention. Cela ajoute au montant de notre garantie et cela implique le paiement de sept années d'intérêt sans aucun recours, si nous émettons un montant plus considérable d'obligations en tant qu'il s'agit de la section des montagnes, si nous considérons cela comme un déboursé additionnel en argent, cela implique, à 95, un cadeau en argent de $1,700,000 pour les deux sections. Je parle de ceci comme d'un autre exemple où il ne serait guère possible de prétendre que le changement survenu dans cette convention n'ajoute pas un seul dollar aux dépenses du pays.

Les montants sont si considérables que même à un taux minime, l'escompte formera une très forte somme, et, ainsi que je l'ai déjà dit, il n'y a pas que l'augmentation dans le coût du chemin même à considérer, et l'intérêt pendant la construction, mais lorsque cet escompte, à cause de ces changements, augmentera le chiffre de la garantie et le coût du chemin pour le pays. Il est très audacieux de la part d'un honorable membre de cette Chambre, et je dis cela avec tout le

respect que je dois à l'honorable député d'Annapolis (M. Wade) de venir ici déclarer, en mettant sa réputation en jeu, que les modifications au contrat ne coûteront pas un sou de plus. Cette déclaration est certainement de nature à induire le pays à erreur. Aucun membre de la gauche n'a cru que l'honorable député ne faisait qu'émettre une simple opinion lorsqu'il nous a donné ses calculs quant aux prix et au coût de construction du chemin ; au contraire, il a parlé comme un homme qui connaissait son affaire, comme un avocat, et, je crois, comme un avocat versé dans les questions de chemins de fer qui avait étudié le contrat et ses effets ; or, après avoir suivi le débat, après avoir entendu l'opinion de sir Rivers-Wilson au sujet du coût du chemin par mille, après avoir entendu tout ce qui a été dit au sujet de l'escompte sur les obligations, l'honorable député a déclaré bravement et sérieusement que les changements apportés au contrat n'augmenteront pas d'un sou la dépense pour le pays. C'est ainsi que de ce côté-ci de la Chambre nous avons jugé son discours, et je veux rappeler à l'honorable député d'Annapolis que lorsqu'il a, la première fois, déclaré que le pays n'aurait pas un sou de plus à payer, il a été applaudi par les honorables députés de la droite, y compris le premier ministre. Ils n'ont pas attendu les explications qui devaient suivre sa déclaration. L'honorable directeur général des Postes même a applaudi.

Sir WILLIAM MULOCK : Je n'étais pas dans la salle.

M. BARKER : Je crois que l'honorable monsieur y était.

Sir WILLIAM MULOCK : Je n'étais pas à Ottawa ce jour-là, et conséquemment pas dans la salle des séances.

M. BARKER : Naturellement, je sais que l'honorable ministre ne dira pas ce qu'il ne croit pas vrai.

Sir WILLIAM MULOCK : Je sais ce dont je parle et l'honorable député ne le sait pas.

M. BARKER : Je crois le savoir, et je me rappelle dans tous les cas que l'honorable directeur général des Postes a applaudi. Le seul ministre au sujet duquel j'ai des doutes est le ministre des Finances (M. Fielding).

M. FIELDING : Si l'honorable député avait des doutes à mon égard, il ne m'en a pas donné le bénéfice, car il a commencé par dire que j'avais applaudi.

M. BARKER : Je ne l'ai pas affirmé d'une manière absolue, vu que l'honorable ministre m'a assuré qu'il n'avait pas applaudi ; mais je veux bien m'en tenir à ce que j'ai dit, car je croyais dire la vérité à ce moment-là.

M. WADE. Si mon honorable ami découvre que je suis entièrement dans le vrai, applaudira-t-il alors ?

M. BARKER : Oui, nous applaudirons alors. Il y a un autre aspect très sérieux à considérer dans cette question de vente des obligations. Supposons que demain la Compagnie du Grand Tronc propose au gouvernement de vendre les obligations à 95 ; supposons que la compagnie vienne dire : Nous avons des courtiers à Toronto, à Montréal ou à Londres, Angleterre, qui sont disposés à prendre les obligations à 95 et que le gouvernement pense qu'il peut réaliser plus que cela. Dans quelle situation se trouvera le gouvernement si, ayant refusé de laisser faire la transaction à 95, il est plus tard obligé de vendre à 90 ? Le croira-t-il dans ce cas là tenu en honneur de parfaire la différence ? Une des actions les plus sérieuses que ceux qui se portent garants peuvent faire, c'est d'intervenir dans la vente des obligations. Cette transaction peut coûter beaucoup d'argent au pays, et tout le monde sait que la perte peut être considérable si les obligations ne sont pas vendues au bon moment ; mais si le gouvernement entreprend d'empêcher la Compagnie du Grand Tronc de vendre les obligations lorsqu'elle voudra le faire, il courra le risque de refuser une offre raisonnable. Je veux appeler l'attention de l'honorable ministre de la Justice sur le mot " comme " dans la quatrième ligne. Je ne vois pas de raison pour que ce mot soit là.

L'honorable M. FITZPATRICK : Il ne devrait pas y être.

M. FIELDING : Mon objection au raisonnement de l'honorable député de Hamilton (M. Barker) est qu'il prend pour acquis que les obligations devront être vendues à perte. Tout son raisonnement repose sur cette supposition.

M. BARKER: Je n'ai pas dit que la chose était certaine ; mais j'ai dit qu'elle était très probable.

L'honorable M. FIELDING : Je crois que mon honorable ami est allé beaucoup plus loin que cela. Il a terminé en disant que ces obligations devront être vendues à perte. Je ne crois pas qu'il y ait de certitude à cet égard; c'est une chose absolument problématique. J'admets que d'ici à quelque temps nous ne pouvons pas espérer beaucoup de changement dans le marché monétaire, surtout pour une opération aussi considérable que celle-ci. L'argent, cependant, devient plus facile à obtenir dans les petites opérations, mais j'admets que pour une grande transaction comme celle-ci nous ne pouvons pas espérer un prompt changement. La construction du chemin de fer, cependant, va couvrir une période de plusieurs années, et on a le droit d'espérer que d'ici à ce qu'elle soit finie, l'état du marché monétaire se sera amélioré suffisamment pour nous permettre de vendre au pair les obligations portant trois pour cent d'intérêt et garanties par l'Etat canadien. Je ne crois pas que ce soit trop espérer. Si l'état du marché

ne s'améliore pas d'ici à plusieurs années, et s'il faut payer un escompte trop fort sur ces obligations, nous émettrons alors de nouvelles obligations sur lesquelles nous paierons sept années d'intérêt. Nous ne pouvons pas dire dès aujourd'hui ce que nous aurons exactement à payer, mais je ne puis mieux répondre à l'objection que mon honorable ami a faite il y a quelques instants au sujet du pouvoir que nous nous réservons à l'égard de la vente de ces obligations qu'en lui demandant en quelle situation se trouverait le gouvernement si ce bill ne lui donnait pas le pouvoir de contrôler la vente de ces obligations par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Si nous nous obligeons à parfaire la différence entre le prix de vente et la valeur nominale des obligations, nous devons avoir l'assurance qu'elles seront vendues à un prix juste et raisonnable. Si les obligations étaient vendues à un prix trop bas, nous serions alors obligés de trouver d'une façon au d'une autre la différence entre le prix obtenu et celui auquel nous avions raisonnablement le droit de nous attendre, et si nous n'insérions pas dans le bill une stipulation de ce genre mon honorable ami serait, j'en suis sûr, le premier à faire voir le danger que je signale. Il nous faut examiner la question sur toutes ses faces, et il serait très facile à la compagnie de faire des arrangements avec un syndicat qui mettrait les obligations sur le marché d'une façon qui ne serait pas prudente. La compagnie pourrait s'engager à donner des commissions et des profits trop forts, et je crois que le gouvernement fait bien de se réserver les moyens de pourvoir dire si les obligations que la compagnie émet rapportent un prix raisonnable ou non. Voilà l'objet de l'article.

M. OSLER : L'article se lit comme suit :

Les termes et conditions auxquels les obligations à garantir par le gouvernement en exécution desdits contrats pour aider à la construction de la division de l'ouest du chemin de fer y mentionnée peuvent en tout ou en partie être vendues, engagées ou autrement aliénées par la compagnie dite " The Grand Trunk Pacific Railway Company ", seront subordonnés à l'approbation du ministre des Finances et receveur général et du Gouverneur en conseil des ministres.

La faiblesse de cette convention d'après moi est que pendant la construction du chemin de fer qui va durer longtemps, la Compagnie du Grand Tronc peut venir dire au gouvernement : Nous avons une offre d'achat de $10,000,000 de ces obligations à 90 pour cent. Le gouvernement se trouve alors obligé de dire s'il accepte ou s'il repousse l'offre. S'il ne l'accepte pas et que plus tard il soit obligé de vendre les obligations à un prix moindre, la Compagnie du Grand Tronc dira naturellement au gouvernement : Nous vous avons offert quatre-vingt-dix cents pour ces obligations et vous n'avez pas voulu les accepter. C'est à vous maintenant de payer la différence. Pour ma part, je crois que le gouvernement devrait se réserver le plein pouvoir de vendre les obligations quand bon lui semblerait, sans laisser à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique aucun pouvoir en la matière ; en d'autres mots la meilleure méthode, d'après moi, serait, au cas où ce contrat sera approuvé, que le gouvernement paie à la compagnie l'argent dont elle aura besoin à mesure que les travaux avanceront, et qu'il choisisse son temps et son mode de vendre les obligations. Si le gouvernement ne fait pas cela, il s'expose à des ennuis continuels. Un syndicat peut se former et offrir pour les obligations un prix que le gouvernement ne voudra pas accepter, et si plus tard le prix baisse encore la compagnie dira : Nous vous avons offert ce prix et il faut que vous combliez la différence.

M. HEYD : Qu'adviendrait-il si le retard apporté par le gouvernement dans la vente des obligations les faisait vendre plus tard au pair ou à plus que le pair ? Est-ce que le Grand-Tronc-Pacifique remettrait la différence au gouvernement ?

M. OSLER : Cet article donne tous les pouvoirs à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Si la Compagnie du Grand Tronc fait une offre de quatre-vingt-dix cents pour les obligations, et si après que le gouvernement l'aurait refusée, on était obligé le les vendre à quatre-vingt cents, ce serait le gouvernement qui perdrait la différence et non pas la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

M. HEYD : Mais quelle serait la situation si les obligations rapportaient 110 ?

M. OSLER : Ce serait la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique qui encaisserait le profit et non pas le gouvernement.

M. FIELDING : Pourquoi en vertu de cet article l'avantage ne serait-il pas autant d'un côté comme de l'autre ? Je crois que les observations qui viennent d'être faites doivent avoir convaincu les honorables députés des deux côtés de la Chambre que le gouvernement doit se réserver un certain contrôle sur la vente des obligations parcequ'autrement on pourrait porter l'accusation que l'on a vendu les obligations d'une façon imprévoyante. Si la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique venait nous dire : On nous fait une offre pour les obligations, il serait alors du devoir du gouvernement d'examiner si d'après l'état du marché monétaire cette offre est juste et raisonnable. Si l'offre est raisonnable le gouvernement n'interviendra pas, mais si le gouvernement a raison de croire que l'offre n'est pas suffisamment élevée, alors nous pourrons empêcher la vente des obligations. Le gouvernement sera peut-être en mesure alors de se mettre en rapport avec des maisons financières et d'obtenir une meilleure offre. Dans tous les cas, la chose est laissée à la discrétion du ministre des Finances et quel que soit le ministre des Finances à cette époque, je crois

qu'il exercera une sage discrétion, et qu'il n'agira pas avec l'intention d'imposer des conditions trop sévères, mais simplement d'obtenir un prix juste et raisonnable pour les obligations. Les honorables députés de la gauche parlent de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique comme étant le principal agent en la matière. Ils se trompent; c'est le gouvernement qui est principal agent, en ce sens que c'est le pays qui garantit les obligations, et je crois que nous avons le droit de veiller à ce que les obligations soient vendues à un prix raisonnable.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre des Finances a dit il y a quelque temps qu'en toute probabilité il n'y aurait pas d'émission d'obligations avant sept ans. Le chemin doit être achevé en huit ans. L'acte pourvoit à l'émission d'obligations dans l'interim. Dans quelles conditions ces obligations seront-elles émies ?

L'honorable M. FIELDING : C'est là une partie des pouvoirs que le gouvernement se réserve. Le gouvernement aura le droit de les émettre.

L'honorable M. HAGGART : Mais dans quelles conditions ? Vous ne prétendez pas vendre des obligations provisoires. Vous ne pouvez les donner qu'en garantie d'un emprunt. Quel est l'objet de ce pouvoir ? Le Grand-Tronc-Pacifique aura les sept huitièmes du chemin terminé ou presque tout le chemin dans sept ans, et pourquoi lorsqu'il viendra vous demander de lui donner la garantie à laquelle il a droit, la lui refuseriez-vous ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Il n'y aura pas droit.

L'honorable M. HAGGART : Comment cela ? Il n'y aura pas droit lorsqu'il la gagnée.

L'honorable M. FITZPATRICK : Il n'y aura droit que lorsque tout le chemin sera achevé.

L'honorable M. HAGGART : La seule condition imposée à la compagnie concernant l'émission des obligations est qu'elle devra les vendre aux meilleures conditions possibles. Quel est le but d'émettre des obligations provisoires ?

L'honorable M. FIELDING : Il n'y a rien qui oblige le gouvernement à en émettre, mais il en a le droit en vertu de l'article 36.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre de la Justice prétend-il que le gouvernement ne prend aucune responsabilité tant que tout le chemin ne sera pas construit ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Pas de responsabilité légale.

L'honorable M. HAGGART : L'émission d'obligations provisoires est facultative.

L'honorable M. FITZPATRICK : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Et il n'y aura pas d'intérêts à payer tant que le chemin ne sera pas tout construit. C'est là un aspect nouveau que je ne connaissais pas au bill auparavant.

M. BARKER : Je doute fort que cela serait une manière honorable d'interpréter le contrat. Si on prend le contrat dans son entier, je ne crois pas qu'il serait honorable de la part du gouvernement, ni suivant la règle des affaires, de refuser d'émettre ces obligations provisoires en vertu de l'articl 36.

Je n'ai aucun doute que le gouvernement se propose d'en émettre, car il doit savoir que la compagnie ne pourrait pas emprunter $1,000 sans la garantie du gouvernement, et si celui-ci la refusait, tout le projet tomberait à l'eau.

M. CLARKE : Le président de la Compagnie du Grand Tronc calcule que le chemin dans les prairies coûtera $20,000. Pourquoi alors limiter la garantie à $13,000 ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Mon honorable ami croit-il nécessaire de donner à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique plus qu'elle n'a besoin.

M. CLARKE : Je voudrais savoir sur quoi on s'est basé pour estimer le coût du chemin.

L'honorable M. FIELDING : Nous avons procédé comme pour le chemin de MM. Mackenzie et Mann, le coût a été estimé à $20,000 par mille, je crois.

L'honorable M. FITZPATRICK : $18,000.

M. CLARKE : Les calculs donnaient $15,500.

L'honorable M. FITZPATRICK : C'était près de $20,000.

L'honorable M. FIELDING : M. Tait, un ingénieur du Canadian-Northern, a calculé qu'une section de 100 milles coûterait $19,807 du mille.

L'honorable M. HAGGART : Que dit de cela l'ingénieur du gouvernement ?

L'honorable M. FITZPATRICK : L'ingénieur du gouvernement corrobore cette estimation.

M. CLARKE : M. Collingwood Schreiber soumet un rapport fait par un ingénieur du gouvernement, M. Simmonds, qui évalue à $15,321 par mille le coût de construction du chemin sur 620 milles, y compris l'acquisition du droit de passage, le ballastage, etc., à $15,868.83 par mille le coût des 100 milles à l'est de Prince-Albert. Sur quels renseignements le gouvernement s'appuie-t-il pour mettre à $20,000 par mille le coût du chemin de fer dans les prairies ?

L'honorable M. FITZPATRICK : A la page 4 de ce rapport concernant le chemin de Prince-Albert, le coût est évalué à $19,807,71, y compris l'outillage naturellement, comme nous le faisons dans ce cas-ci.

M. CLARKE : Mais cela comprend $3,000 du mille pour le matériel roulant.

M. FITZPATRICK : Oui, pour l'outillage.

M. CLARKE : Nous avions toujours compris que ces calculs ne renfermaient pas l'outillage. S'il en est autrement, cela change complètement la face des choses.

L'honorable M. FITZPATRICK : On calcule que la construction du Grand Tronc-Pacifique coûtera dans cette partie du pays $20,000 par mille. Il n'y a pas de comparaison à faire avec le Canadian-Northern, à cause du type supérieur lequel nous voulons que le nouveau transcontinental soit construit.

M. CLARKE : L'honorable ministre de la Justice voudra-t-il avoir la bonté de consulter sur ce point les débats de l'année dernière ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Je préfère m'en tenir aux calculs des ingénieurs.

M. CLARKE : Eh bien, examinons ces calculs. Je trouve dans le document parlementaire n° 113-A, 1903, une estimation approximative du coût de la construction de certaines parties du Canadian-Northern. Il y a à la page 2 une lettre de M. Collingwood Schreiber, à l'honorable A. G. Blair, portant à $11,341,284 le coût de construction de 620 milles de chemin, plus $1,860,000 pour le matériel roulant, ce qui fait $3,000 par mille pour l'outillage. Le coût total de construction par mille est de $15,301, mais en y ajoutant $3,000 pour l'outillage, cela fait $18,301 par mille.

L'honorable M. FITZPATRICK : Le coût varie suivant les sections. A la page suivante, le coût est évalué à $18,856 par mille.

M. CLARKE : Oui, mais cela comprend $3,000 par mille pour l'outillage.

L'honorable M. FITZPATRICK : Exactement.

M. CLARKE : Conséquemment, en déduisant les $3,000 pour l'outillage, le coût de construction n'est plus que de $15,856 par mille. Si vous relisez la discussion de l'année dernière, vous verrez que le ministre des Chemins de fer a déclaré que cette estimation était faite pour un chemin de première classe, un chemin de fer de qualité supérieure. Je demande donc si le gouvernemeent possède d'autres renseignements que ceux-ci pour évaluer à $20,000 le coût du chemin dans la prairie et garantir des obligations au montant de $13,000.

L'honorable M. FITZPATRICK : Voici ce que l'honorable premier ministre a dit : Nous construisons un chemin à travers le même pays que MM. Mackenzie et Mann construisent le leur et à très peu de distance l'un de l'autre. Nous avons fait examiner par les ingénieurs du gouvernement les estimations préparées pour ce chemin lorsqu'il s'est agi d'accorder de l'aide à MM. Mackenzie et Mann. Qu'avions-nous besoin de faire faire d'autres estimations pour ce chemin, qui va traverser le même pays ? Un honorable député dit que l'on porte à un prix plus élevé le coût de la construction du transcontinental du gouvernement. C'est parce que l'on veut que ce chemin soit d'un type supérieur. Le contrat dit que le chemin devra être fait de même qualité que la ligne du Grand Tronc entre Montréal et Toronto, qui est le chemin, je crois, du type le plus parfait que nous ayons en ce pays. Il me semble que cela ne fait pas grand'différence que nous fixions le chiffre à $20,000 par mille, parce que quel que soit le coût nous nous engageons à ne garantir les obligations que jusqu'à concurrence des trois quarts. Si la construction ne coûte que $18,000 par mille, tant mieux pour le gouvernement et le pays, parce que notre responsabilité sera moindre. Le coût n'y fait rien, parce que notre responsabilité est limitée à $13,000 par mille.

M. CLARKE : C'est justement ce que je veux savoir. Si le gouvernement garantit les trois quarts du coût, et si le chemin doit coûter $20,000 par mille, pourquoi limiter la garantie à $13,000.

L'honorable C. FITZPATRICK : Parce que la Compagnie du Grand Tronc se déclare satisfaite de cette garantie. Pourquoi la lui donner plus élevée.

M. CLARKE : Le gouvernement n'a pas d'autres renseignements que les estimations qui ont été faites l'an dernier du coût d'établissement du Canadian-Northern ?

M. FITZPATRICK : C'est tout.

M. R. L. BORDEN : Le ministre de la Justice dit-il que l'article 5 ne se rapporte qu'aux obligations permanentes, ou se rapporte-t-il aussi aux obligations provisoires dont il est question dans l'article 36 du premier contrat ?

M. FITZPATRICK : Je suis absolument certain que cet article s'applique exclusivement aux obligations permanentes émises en vertu de l'article 28. Les obligations qui peuvent être émises en vertu de l'article 36 sont les obligations provisoires que la compagnie peut émettre et faire endosser par le gouvernement, sujet à toutes les restrictions et conditions imposées par les contrats et conventions ; de plus ces obligations ne peuvent être émises qu'à telles conditions que le gouvernement fixera, et seulement si le gouvernement consent à leur émission. D'après moi l'article 5 ne s'applique qu'aux obligations permanentes.

M. R. L. BORDEN : Il se peut que l'honorable ministre de la Justice soit dans le vrai, mais je ne voudrais pas être aussi certain que lui. Je crois que l'article pourrait bien imposer plus d'obligation au gouverne-

ment que le dit le ministre de la Justice. Mon honorable ami sait sans doute que le verbe "pouvoir" impose quelquefois une obligation légale, et dans certains statuts il est impérieux en quelque sorte. Si vous prenez le chapitre 7 de 1903, qui accorde certaine aide au prolongement du Canadian Northern, vous verrez que dans tout le statut on n'emploie pas de termes plus forts que ceux dont on se sert dans l'article 36. Cet acte dit que le gouvernement du Canada pourra venir en aide au prolongement du Canadian Northern, et l'article 36 du premier contrat dit :

36. Nonobstant les stipulations du présent contrat, des obligations intérimaires de la compagnie garanties par première hypothèque pourront de temps à autre, au cours des travaux et pour activer les travaux de la construction de la division de l'ouest, être émises par la compagnie et garanties par le gouvernement de la manière dont il sera convenu de temps à autre, sauf les restrictions et conditions qu'impose le présent contrat.

L'article 2 du chapitre 7 1903 dit :

Lesdites obligations, débentures ou autres valeurs ainsi endossées seront garanties par hypothèque.

L'article 36 du contrat continue :

Toutes ces obligations intérimaires seront émises aux conditions que lors du parachèvement de ladite division de l'ouest lesdites obligations (en principal et intérêt) restée impayée, pourront être converties, à l'encontre des personnes les détenant, en obligations émises sous l'autorité des dispositions du paragraphe vingt-huit des présentes.

Je croirais qu'il y a là une obligation dont le gouvernement peut difficilement se dégager, à moins que le ministre de la Justice ne prétende que le gouvernement du Canada pourrait aussi s'exempter de remplir l'obligation contenue dans le statut dont j'ai parlé concernant le subventionement du Canadian Northern.

L'honorable M. FITZPATRICK : Si l'article 36 était le seul dans le contrat se rapportant à l'emission d'obligations, je serais entièrement de l'avis de l'honorable chef de l'opposition, mais il y a aussi l'article 28 qui pourvoit a l'émission d'obligations permanentes et qui oblige le gouvernement du Canada à garantir le principal et l'intérêt des obligations lorsque le chemin sera achevé. L'article 36 dit seulement que le gouvernement "pourra" émettre des obligations. Dans un cas l'article est obligatoire, dans l'autre il est facultatif. Naturellement, je ne prétends pas qu'il ne sera pas dans les intérêts de la compagnie que le gouvernement l'aide à obtenir l'argent nécessaire aux meilleures conditions possibles, parce que tout ce qui est de nature à aider à la compagnie est aussi de nature a augmenter la valeur des obligations permanentes lorsque le chemin sera construit. De sorte que si ce chemin se construit, ainsi que nous l'espérons, le gouvernement donnera à la compagnie l'aide que cet article l'autorise de lui donner.

M. R. L. BORDEN : Je sais que le mot "devra" est très souvent employé dans le premier contrat, et que ce mot, au lieu de donner une simple autorisation au gouvernement, lui impose une obligation. Dans l'article 36 c'est le mot "pourra" qui est employé, mais chose curieuse dans cet article 5 du deuxième contrat on emploie les deux termes. Comme ce contrat a été préparé avec beaucoup de soin, le ministre de la Justice pourrait peut-être nous en donner la raison, vu que les deux mots ont été distingués bien clairement dans le premier contrat.

L'honorable M. FITZPATRICK : La rédaction de l'article m'a frappé lorsque je l'ai lu pour la première fois, et j'en ai demandé une explication à celui qui l'a rédigé. Il m'a répondu que c'était une forme moderne, et il m'a cité le traité de Maxwell sur les lois.

M. HAGGART : L'honorable ministre de la Justice a dit, il y a quelque temps, que dans les hypothèques en garantie d'obligations, il y a toujours une clause disant qu'au cas de défaut de paiement, les porteurs d'obligations auront voix délibérative au même titre que les auctionnaires. Quelquefois même ils les supplantent complètement. Quelquefois ils n'ont aucun droit de vote. L'honorable ministre dit qu'ils l'ont dans tous les cas. Admettant qu'ils l'aient, quel est l'avantage d'avoir voix délibérative au même titre que les actionnaires, en cas de défaut de paiement ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Je crois que mon honorable ami ferait mieux de demander ce renseignement à l'honorable député de Toronto (M. Osler).

M. HAGGART : Non. Je veux avoir une réponse de l'honorable ministre de la Justice. Il dit que le gouvernement a ce remède. Quel en sera l'avantage ?

L'honorable M. FITZPATRICK: Je pense comme l'honorable député de Toronto-ouest que dans un cas de faillite, c'est un avantage considérable pour les porteurs d'obligations de pouvoir élire les directeurs et prendre possession du chemin, au cas où ils décideraient de l'exploiter au lieu de le vendre en vertu de l'hypothèque. Prenons, par exemple, le chemin de fer de Témiscouata.

M. HAGGART : C'est une autre affaire. Je parle du transcontinental au sujet duquel la loi nous donne des pouvoirs spéciaux et certains droits définis. A quoi servira ce remède. Quel en sera l'avantage ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Il sera du plus grand service. Il permettra de réaliser le désir de mon honorable ami (M. Haggart): la possession du chemin de fer par le gouvernement.

M. OSLER : L'article 36 dit que la compagnie pourra émettre des obligations pro-

visoires, disons au cours des travaux. C'est à-dire que la compagnie est obligée d'emprunter de l'argent pour payer les travaux à mesure qu'ils avanceront. La compagnie vient alors demander au gouvernement de lui donner sa garantie sur des obligations provisoires. Supposons que pendant les deux ou trois premières années, la compagnie émette pour $10,000,000 d'obligations remboursables en deux ans, et supposons que l'état du marché monétaire soit tel qu'il faille payer quatre pour cent. Mais le gouvernement, cinq ans plus tard, émet des obligations à trois par cent. Dans ce cas là les obligations payant quatre pour cent pourront-elles être rachetées au pair, ou seront-elles convertibles en obligations à trois pour cent, suivant la valeur relative des obligations à quatre par cent, en proportion de la longueur de l'échéance. C'est, je suppose, une question d'interprétation légale.

L'honorable M. FITZPATRICEK : Cela dépend des conditions qui ont été faites.

M. OSLER : Je demande au ministre de la Justice quelles sont les conditions d'après le contrat, parce que je crois qu'on peut lui donner deux interprétations.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'honorable député ne prétend pas, je suppose, que nous reprendrons les obligations quatre pour cent à leur valeur à cette époque.

M. OSLER : Je crois que c'est ce que vous serez obligé de faire. Mais je demande à être renseigné.

L'honorable M. FITZPATRICK : Le renseignement est dans le contrat—dans cet article. Les obligations provisoires ne peuvent être émises à quatre pour cent qu'avec le consentement du gouvernement.

M. OSLER : Pourquoi ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Le contrat dit que pour émettre ces obligations la compagnie est obligée d'obtenir le consentement du gouvernement à l'époque de leur émission, et que le taux de l'intérêt et la durée des obligations soient fixés d'avance. Supposons que l'on veuille racheter les obligations provisoires ; à cette époque-là elles représenteront l'argent que l'acheteur aura payé, mais le gouvernement devra les reprendre à leur valeur nominale plus l'intérêt, lorsqu'il voudra les remplacer par des obligations permanentes à trois pour cent : je ne crois pas que l'on puisse émettre de doutes à ce sujet.

M. OSLER : L'honorable ministre de la Justice est-il bien certain de cela. Supposons un porteur d'obligations à quatre pour cent pour dix ans. Le ministre des Finances nous a dit qu'une échéance de £4,000,000 de bons du Canada arrive cette année, et que dans l'état du marché il ne croyait pas prudent de les renouveler pour une période fixe. Il en a renouvelé quelques-uns à quatre pour cent avec le droit pendant un certain nombre d'années de les convertir en bons à 105 portant trois pour cent d'intérêt. Or, poursuivant l'application de ce principe et supposant le cas où pendant la période de construction on émettrait des obligations pour la somme de $10,000,000 à quatre pour cent d'intérêt, remboursables dans dix ans, et supposant encore qu'au bout de cinq ans le marché monétaire soit plus favorable et que le gouvernement se décide à émettre toutes les obligations à trois pour cent, dans ce cas-là, si une personne détient les obligations de dix ans à quatre pour cent on ne peut certainement pas l'obliger à les échanger pour des obligations à trois pour cent. Je ne prétends pas me faire juge de l'interprétation légale qu'il faut donner à cet article, mais au simple point de vue des affaires il me semble que vous ne pouvez convertir au bout de cinq ans en obligations portant trois pour cent d'intérêt des obligations à dix ans portant quatre.

L'honorable M. FIELDING : Le gouvernement n'émettra pas d'obligations pour une durée dont le terme serait fixé à dix ans.

M. OSLER : Il faudra bien que vous vous conformiez aux conditions du marché et que vous établissiez vos obligations en conséquence. Vous ne pouvez pas sortir de là.

L'honorable M. FIELDING : Mais mon honorable ami doit comprendre que nous n'émettrons pas d'obligations provisoires dont l'échéance dépassera le terme de l'achèvement du chemin. Ce n'est que lorsque le chemin sera acheté que les nouvelles obligations seront émises.

M. OSLER : Soit, disons sept ans, ou n'importe quelle autre période. Arrive le temps de convertir les obligations provisoires en obligations permanentes. Ces obligations seront-elles convertibles au pair ou dans la proportion de la valeur relative des obligations à trois et à quatre pour cent suivant la longueur de l'échéance de ces dernières.

M. R. L. BORDEN : Sans doute que cela serait un peu difficile à calculer. Mais il y a un autre point. Le gouvernement va-t-il émettre ses obligations provisoires à terme fixe, ou se réservera-t-il le droit de les remplacer quand il voudra par des obligations permanentes?

L'honorable M. FIELDING : Cet article laisse le gouvernement libre d'agir comme il le voudra. Tous ces détails seront réglés lorsque nous émettrons les obligations. Mais je ne puis pas concevoir que nous émettions des obligations de dix ans——

M. OSLER : Disons cinq ans.

L'honorable M. FIELDING : Si les obligations sont émises pour une période plus courte que celle de la construction du chemin, il faudra les remplacer par d'autres à

leur échéance. Si ce sont des obligations de cinq ans, et qu'à leur échéance le chemin ne soit pas encore terminé il faudra probablement les remplacer par des obligations d'un an ou deux ans, ou pour le temps que la construction devra encore durer, et lorsque le chemin sera terminé les nouvelles obligations seront émises. Il n'y a aucun doute que si nous vendons des obligations à quatre pour cent et à échéance fixe il faudra les racheter à leur valeur nominale.

M. OSLER : Les obligations provisoires seront-elles faites remboursables à l'achèvement du chemin?

L'honorable M. FIELDING : Elles pourraient l'être.

M. OSLER : C'est là une des conditions Elles sont convertibles alors.

M. HAGGART : Il y a une chose qui m'intrigue. Le président de la Compagnie du Grand Tronc dans son discours à l'assemblée des actionnaires a dit que la Compagnie du Grand Tronc n'aurait aucun intérêt à payer avant dix-huit ans ; je ne puis pas comprendre sur quoi il base cette déclaration. La loi semble claire. Les obligations provisoires sont convertibles à l'achèvement du chemin.

L'honorable M. FIELDING : Ou peut-être plus tôt.

M. HAGGART : Oui, leur échéance peut arriver avant. Evidemment, si le chemin est fini en huit ans, il y aura une nouvelle émission d'obligations, dont le gouvernement et la Compagnie du Grand Tronc seront tous deux responsables dans la proportion de leur responsabilité respective. Mais je ne puis voir comment la Compagnie du Grand Tronc n'encourra aucune responsabilité d'ici à dix-huit ans.

L'honorable M. FITZPATRICK : Mon honorable ami se trompe. Prétend-il que sir Rivers-Wilson a dit que la Compagnie du Grand Tronc ne serait pas responsable avant di-huit ans.

M. HAGGART : Huit ans à partir de l'achèvement du chemin, et peut-être dix pour la section des montagnes.

L'honorable M. FITZPATRICK : Sir Charles Rivers-Wilson ne dit pas cela. Il dit que la responsabilité de la compagnie, toute petite qu'elle soit comparativement, ne commencera qu'au bout de huit ans.

M. HAGGART : Huit années après sa construction.

L'honorable M. FITZPATRICK : Non, pendant le délai accordé pour construire la voie ferrée. Il ne dit pas huit années après.

M. OSLER : On a dit et répété avec beaucoup d'insistance que ce chemin devra être de même qualité que le Grand Tronc. C'est une impossibilité, ni plus ni moins. La voie du Grand Tronc n'a atteint son présent degré de perfection qu'après des travaux ayant duré plusieurs années.

Sir WILLIAM MULOCK : La nouvelle ligne sera telle qu'à la longue, elle atteindra le niveau d'excellence du Grand Tronc. Qu'on achète du vin d'Oporto de qualité supérieure, il faut du temps pour l'amener à la perfection.

M. OSLER : Pour démontrer que ce contrat vaut mieux que d'autres, on a dit que la voie du Grand Tronc qui servira de modèle à la nouvelle ligne est bien meilleure que celle d'autres compagnies subventionnées par l'Etat. Néanmoins, le chemin de fer Canadien du Nord devrait être mis sur un excellent pied ; il est impossible d'établir une meilleure voie ferrée dans un pays nouveau. Avant que le Grand-Tronc-Pacifique ou tout autre chemin de fer traversant les prairies ou n'importe quelle partie du pays, puisse atteindre au niveau du Grand Tronc, il faudra pendant dix, quinze ou vingt ans faire d'incessantes réparations et des dépenses pour améliorer la voie et la plateforme du chemin. Après le parachèvement de cette ligne, il faudra consacrer, au moins, $10,000 par mille, pendant dix ans, pour la maintenir dans le meilleur état de réparation. Ces $10,000 seront pris à même les recettes de la compagnie. Le Grand Tronc pourra consacrer à l'entretien du chemin n'importe quelle partie des recettes. S'il néglige de payer l'intérêt, la ligne passera entre les mains d'un séquestre nommé par les directeurs qui seront sous la dépendance de la Compagnie du Grand Tronc.

M. FITZPATRICK : L'article 114 de la loi des chemins de fer donne aux porteurs d'obligations la haute-main sur les directeurs.

M. OSLER : En tout cas, quelles que soient les recettes, le Grand Tronc pourra, s'il lui plaît, les consacrer entièrement à mettre le réseau principal sur le même pied que sa propre voie.

L'article 5 de l'annexe est adopté.

Article 6 et 7 de l'annexe.

6. Nonobstant toutes stipulations audit contrat, le gouvernement n'exercera aucun droit de prise de possession, de confiscation ni de vente, pour cause de défaut de paiement par la compagnie des intérêts aux termes des paragraphes trente et un, trente-deux et trente-trois dudit contrat, ou aux termes de quelqu'un ou de l'ensemble desdits paragraphes, à moins que tel défaut de paiement n'ait accumulé des arrérages représentant en totalité une somme égale à cinq années de tels intérêts, attendu que la compagnie n'est pas par les stipulations desdits paragraphes libérée de l'obligation de verser lesdits intérêts non plus qu'autorisée à en différer le versement ou à les capitaliser.

7. Advenant le cas où le défaut par la compagnie de verser les intérêts desdites obligations, ainsi garanties par le gouvernement, atteindrait des proportions qui, aux termes des stipulations dudit contrat, tel que modifié par les pré-

sentes, justifieraient le gouvernement de prendre possession de ladite division de l'ouest ou de confisquer ou de la vendre, le recours du gouvernement consistera, nonobstant toutes stipulations audit contrat, à en prendre possession par l'intermédiaire d'un mandataire ou d'un administrateur à être constitué de la manière ci-dessus établie, et dont les attributions seront de gérer et de mettre en service ladite division de l'ouest, de percevoir toutes les taxes et recettes en provenant, d'acquitter à même lesdites recettes les frais d'exploitation, ainsi que définis par l'Acte des chemins de fer, 1903, y compris les frais de cette administration ou de l'exécution dudit mandat et de distribuer et répartir l'excédent des taxes et recettes perçues, une fois les frais d'exploitation acquittés, proportionnellement, *pari passu* entre le gouvernement et les autres porteurs des obligations garanties ainsi qu'il est établi au paragraphe 35 (a) dudit contrat et garanties par le gouvernement et les porteurs des obligations garanties ainsi qu'il est établi au paragraphe 35 (b) dudit contrat et garanties par la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc du Canada dans la proportion soixante-quinze pour cent de tel excédent des taxes et des recettes perçues aux porteurs des obligations de la première émission et de vingt-cinq pour cent à ceux des obligations de la seconde catégorie ; et l'acte de constitution d'hypothèque qui sera dressé aux termes du paragraphe 35 (a) devra contenir les stipulations requises à cet égard. Ledit administrateur ou mandataire sera choisi par le gouvernement avec le concours de la compagnie, ou, si les parties ne peuvent s'entendre sur le choix, par la majorité de la cour Suprême du Canada.

M. R. L. BORDEN : Le ministre de la Justice veut-il nous dire quelle sera la portée de ces stipulations.

M. FITZPATRICK : En vertu de la première convention, si la compagnie avait manqué à ses engagements, l'Etat aurait eu, dans les circonstances ordinaires, le droit de confiscation et de vente. Ces articles stipulent que la compagnie devra avoir accumulé des arrérages pendant cinq ans, avant que le gouvernement puisse exercer son droit de confiscation et de vente. Au lieu d'avoir recours à la confiscation, il fera nommer un administrateur ou séquestre qui entrera en possession du chemin et l'exploitera, et répartira l'excédant des recettes dans la proportion des trois quarts à l'Etat et du quart aux porteurs d'obligations. De sorte que les porteurs des obligations de la deuxième émission dont le remboursement est garanti par le Grand Tronc, au lieu de perdre entièrement les fonds placés dans le Grand-Tronc-Pacifique; advenant l'inexécution des stipulations du contrat et la remise des chemin à un séquestre, seront sur le même pied que les porteurs des obligations de la première émission en ce qui a trait au partage des recettes.

Le premier contrat subit trois modifications. D'abord, il ne peut y avoir ni confiscation ni vente ; le chemin doit être exploité pendant cinq années avant qu'aucune procédure soit intentée. De plus, la confiscation n'aura pas lieu de la manière ordinaire et en conformité de nos lois ; la procédure est modifiée, le gouvernement entrera en possession du chemin de fer par l'intermédiaire d'un séquestre qui l'exploitera au bénéfice commun de tous les porteurs d'obligations. Autrement dit, l'Etat retirera les trois quarts des bénéfices du chemin et les porteurs des obligations de la deuxième émission se partageront l'autre quart.

M. R. L. BORDEN : La position d'un créancier hypothécaire nanti de la propriété grevée n'est pas très enviable. C'est contre lui seulement qu'on exerce un premier recours sous prétexte de négligence coupable ; il me semble que le pays n'a guère intérêt à se trouver dans cette position. Le ministre de la Justice dit que la manière d'exercer la confiscation a été modifiée ; je ne comprends pas qu'il y ait du tout confiscation.

L'honorable M. FITZPATRICK : En réalité, il n'y a pas confiscation ; la manière d'entrer en possession est différente.

M. R. L. BORDEN : Une simple entrée en possesion, et je le répète, la position d'un créancier hypothécaire nanti de la propriété grevée n'est pas enviable car, à moins qu'elle ne soit modifiée par la lettre du présent contrat——

L'honorable M. FITZPATRICK : Par le dernier paragraphe de l'article 7.

M. R. L. BORDEN :

Ledit administrateur ou mandataire sera choisi par le gouvernement avec le concours de la compagnie, ou, si les parties ne peuvent s'entendre sur le choix, par la majorité de la cour Suprême du Canada.

Je n'ai pas examiné attentivement la question à ce point de vue, car cette idée se présente à mon esprit à l'instant même.

L'honorable M. FITZPATRICK. Nous y avons pensé dans ce temps-là.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi la compagnie demeurera-t-elle constamment propriétaire, même si elle néglige constamment de remplir ses engagements ? Pourquoi altérer si profondement la teneur d'un tel contrat d'hypothèque. Ainsi, on a déposé sur le contrat hypothécaire consenti en faveur du gouvernement pour le protéger contre les garanties qu'il a données à la Compagnie Canadien du Nord, et je constate que le gouvernement peut exercer son recours dans certaines circonstances. Par exemple, si la compagnie est en défaut, pendant six mois de l'année civile, de payer l'intérêt, l'Etat peut entrer en possession, vendre et donner un titre valable. S'il n'exerce pas le pouvoir de vente qui lui est conféré, il peut, en vertu de l'article du contrat hypothécaire confisquer l'immeuble grevé et en devenir propriétaire de la manière ordinaire. Dans ce cas-ci, le contraste est absolu. L'arrangement relatif au chemin de fer Canadien du Nord est infiniment plus avantageux pour le pays. Pourquoi demande-t-on à l'Etat de

consentir à une proposition en vertu de laquelle il ne pourra entrer en possession que si les intérêts se sont accumulés pendant cinq ans et, même dans ce cas-là, ne pourra confisquer la propriété grevée ni en devenir propriétaire ? Il y a un contraste frappant entre la présente hypothèque et celle qui a été consentie par le chemin de fer Canadien du Nord qui me sert d'exemple parce qu'elle est rédigée d'après la formule ordinaire Généralement, un contrat d'hypothèque donne le droit d'intenter des procédures à défaut du paiement de l'intérêt pendant un semestre. Dès que les intérêts se sont accumulés pendant six mois, le créancier peut exercer tous les recours que lui confère le contrat hypothécaire. De plus, il y a cette différence sensible : tandis qu'ordinairement, on peut exercer le droit de confiscation, devenir propriétaire et acquérir la part d'intérêt du débiteur, dans le cas présent, au meilleur de ma connaissance, rien de tel n'est permis. Ce sont des modifications des plus importantes et des plus radicales. Je demande au gouvernement pourquoi le contrat supplémentaire renferme ces stipulations bizarres, insolites, inouïes, puisque les intéressés avaient approuvé chaque ligne du premier contrat ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Le contrat hypothécaire du chemin de fer Canadien du Nord renferme les clauses usuelles. Mon honorable ami doit comprendre tout un monde de différence entre les deux cas. En ce qui a trait au chemin de fer Canadien du Nord, nous avons purement et simplement garanti le remboursement des obligations de la compagnie. Pour nous protéger nous prenons une hypothèque comme tout créancier en prendrait dans les mêmes circonstances. Dans le présent cas, nous avons affaire au Grand-Tronc-Pacifique et au Grand Tronc. Il ne faut pas perdre de vue que c'est le Grand-Tronc-Pacifique qui fait la première émission des obligations. Le remboursement de cette émission est garanti par l'Etat ; en vertu du contrat, elle ne procurera que les trois-quarts des fonds nécessaires pour construire le chemin. Il faut donc trouver l'autre quart. Le parlement a approuvé la décision du gouvernement en exigeant que la Compagnie du Grand Tronc garantisse le remboursement de la deuxième émission. Advenant une confiscation, dans le cours ordinaire des choses, et en vertu du premier contrat, les obligations de la deuxième émission disparaitraient, et le Grand Tronc, à titre de garant, serait responsable envers les porteurs mais n'aurait aucun recours contre le chemin.

La compagnie garantit le remboursement de la deuxième émission ; elle est donc responsable envers les porteurs de ces obligations. En se substituant aux porteurs des obligations de la deuxième émission, elle n'aurait aucun recours sauf contre le Grand Tronc. Dans ces circonstances, nous avons n'aurait aucun recours, sauf contre le Grand de garantir le remboursement de la deuxième émission des obligations dans les mêmes conditions dans lesquelles l'Etat garantissait la première émission, car c'est le crédit du Grand Tronc qui permet au Grond-Tronc-Pacifique de placer cette deuxième émission, de même que le crédit de l'Etat permet à la compagnie de placer la première. A défaut de paiement, il n'y aurait pas lieu de s'emparer du chemin plutôt que de le faire administrer dans l'intérêt des deux garants. Telle fut leur prétention, et elle est plausible. Le contrat est modifié afin de mettre la Compagnie du Grand Tronc sur le même pied que ceux qui ont garanti le remboursement de la première émission.

On parle beaucoup de la section des prairies et de la section des montagnes. On nous dit que la première sera d'un bon rapport, de sorte que si la division de l'ouest est vouée à l'insuccès, cela dépendra de la section des montagnes. Si la compagnie manque à ses engagements, tout le réseau est confisqué, la section des prairies aussi bien que celle des montagnes.

M. OSLER : Que devient-il ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Il est confié à l'administrateur. Il ne faut pas perdre de vue que la compagnie aura l'œil à la section plantureuse. Nous parons maintenant à une éventualité qui ne se réalisera peut-être jamais. La compagnie ne permettra pas qu'on lui enlève la section des prairies. Elle fera en sorte d'administrer la ligne de manière à empêcher notre prise de possession. Il faut se rappeler que la section des prairies est rivée à celle des montagnes et que, si la compagnie ne remplissait pas ses engagements relativement à la section des montagnes, elle perdrait également la section des prairies. L'attitude du gouvernement est légitime. Nous avons foi en l'avenir du Canada et au sort réservé à la partie du pays que cette ligne desservira. Nous nous bornons à faciliter le lancement de cette entreprise en mettant les intéressés en mesure d'établir cette voie ferrée à peu de frais. Au lieu de les obliger à mettre leurs obligations en vente sur le marché monétaire et d'accepter le prix qu'on leur offrirait, le gouvernement met son crédit au service des directeurs de la compagnie, afin de leur permettre d'obtenir des fonds au plus bas taux et de construire la voie à aussi peu de frais que possible. Nous connaissons la richesse de ce pays et nous n'éprouvons aucune crainte à cet égard. Nous savons que la section des prairies est éminemment productive et suffira à compenser les désavantages de la section des montagnes. Nous n'ignorons pas que les recettes de l'une serviront à l'entretien de l'autre. Nous sommes persuadés que nous ne faisons que mettre notre crédit au service de cette compagnie et qu'abstraction faite du paiement de notre part de l'intérêt, nous n'avons pas un denier à débourser. En ce faisant, nous inspirons confiance aux ac-

tionnaires craintifs d'Angleterre qui ne connaissent guère notre pays. Nous semblons dire : le pays ne court aucun risque ; la population a confiance dans cette entreprise et nous garantissons le remboursement des trois quarts du coût—

M. CLANCY : Pourquoi ne pas garantir le plein remboursement ?

L'honorable M. FITZPATRICK : J'ai répondu, il y a quelque temps de cela, à cette question, à la demande du représentant de Toronto (M. Osler).

Nous savons qu'un jour ce pays sera prospère, que ses richesses sont si grandes que l'Etat n'aura rien à débourser pour cette entreprise. Nous avons dit aux actionnaires anglais : Nous n'hésitons pas à affirmer que ce sont là nos convictions, si bien que nous avons apaisé les craintes des actionnaires d'Angleterre qui voient maintenant l'entreprise sous un jour différent. Non contents de leur dire que nous étions prêts à garantir le remboursement des trois quarts des frais de premier établissement, sachant que nous n'encourrions aucune responsabilité, nous leur avons déclaré que c'est notre conviction que les recettes futures leur permettront de toucher l'intérêt sur leur mise de fonds. Néanmoins, en cas que nos espérances ne se réaliseraient pas, que l'avenir donnerait raison aux prévisions faites en d'autres lieux et que le chemin tomberait entre les mains d'un administrateur, nous nous plaçons sur le même pied que vous, nous consentons à ne recevoir que les trois quarts de l'excédent des recettes de la ligne sur les frais d'exploitation et à vous abandonner l'autre quart.

M. OSLER : Nous ne sommes pas sur le même pied que la Compagnie du Grand Tronc. En vertu du présent contrat, l'Etat n'obtient pas sa part légitime. Non seulement vous accordez au Grand-Tronc-Pacifique ce qu'il a le droit d'avoir, mais vous lui donnez carte blanche.

L'honorable M. FITZPATRICK : En ceci, l'honorable député fait complètement erreur.

M. OSLER : Le gouvernement autorise la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a construire des embranchments partant du réseau principal, la cheville ouvrière de l'entreprise, et se rendant au lac Supérieur, et il n'aura aucune autorité sur ces embranchements. Si la compagnie manquait à ses engagements, le gouvernement ferait administrer la voie principale apparemment dans son intérêt et au profit du Grand-Tronc-Pacifique, mais les actionnaires du Grand Tronc, les représentants du principal associé, exploiteraient la ligne au mieux de leur propre intérêt. Ce sont eux qui choisiraient l'administrateur. La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sera propriétaire du terminus. Si l'Etat en était propriétaire, la situation serait bien différente, mais vous le privez d'un élément de force. Le Grand-Tronc-Pacifique jouit de tous les avantages car il a la haute main sur l'embranchement du lac Supérieur.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'honorable député parle-t-il sérieusement ?

M. OSLER : Oui.

L'honorable M. FITZPATRICK : D'où partira l'embranchement dont il parle ?

M. OSLER : D'un point quelconque de la ligne mère.

L'honorable M. FITZPATRICK : Le long de la division de l'Est ?

M. OSLER : Oui.

L'honorable M. FITZPATRICK : Et cette division nous appartiendra ?

M. OSLER : Certainement.

L'honorable M. FITZPATRICK : C'est de la division de l'Ouest que nous nous occupons présentement.

M. OSLER : Parlons de la division de l'Ouest—si la compagnie fait table rase de ses engagements, elle demeure propriétaire de tous les embranchements. Elle aura intérêt à diriger tout le trafic vers le lac Supérieur. Que la compagnie faillisse à ses engagements, aucune clause du présent contrat n'empêchera le Grand Tronc d'avoir la haute main sur l'administration du chemin et de diriger les marchandises de la division de l'Ouest vers le lac Supérieur et de là vers Portland en utilisant la division de l'Est.

M. BARKER : Je désire poser une question au ministre de la Justice. Si je ne me trompe pas, il déclare que cet article a pour but de différer l'exercice du droit de confiscation et de vente jusqu'à ce que les intérêts se soient accumulés pendant cinq ans.

L'honorable M. FITZPATRICK : Oui.

M. BARKER : Si je saisis bien le sens de cet article, il ne renferme aucune stipulation semblable, mais une clause absolument contraire. L'article dit :

Nonobstant toutes stipulations audit contrat, le gouvernement n'exercera aucun droit de prise de possession, de confiscation, ni de vente, pour cause de défaut de paiement par la compagnie des intérêts aux termes des paragraphes trente et un, trente-deux et trente-trois dudit contrat, ou aux termes de quelqu'un ou de l'ensemble desdits paragraphes, à moins que tel défaut de paiement n'ait accumulé des arrérages représentant en totalité une somme égale à cinq années de tels intérêts, attendu que la compagnie n'est pas par les stipulations desdits paragraphes libérée de l'obligation de verser lesdits intérêts non plus qu'autorisée à en différer le versement ou à les capitaliser.

L'article ne dit pas que le gouvernement pourra exercer le droit de confiscation et de vente lorsque l'intérêt se sera accumulé pendant cinq années. Sa portée est tout autre et pourrait mettre le pays dans une position beaucoup plus fâcheuse. Le sens de l'article

est que ce droit ne pourra s'exercer à moins que dix paiements semestriels ne soient en retard.

L'honorable M. FITZPATRICK : Dix semestres équivalent à cinq années entières.

M. BARKER : Le gouvernement aura les mains liées tant que la compagnie n'aura pas fait défaut de paiement de dix coupons. Le gouvernement ne pourra rien faire lorsque le paiement de neuf coupons sera arriéré depuis vingt ans. N'est-ce pas là la portée légale du présent contrat ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Oui.

M. BARKER : Cela est bien différent de ce que nous disait le ministre de la Justice. A l'entendre, l'exercice de ce droit n'était différé que pendant cinq années.

L'honorable M. FITZPATRICK : Lorsque les intérêts de cinq années se seront accumulés, nous pourrons entrer en possession du chemin.

M. BARKER : Il est généralement stipulé que la partie peut exercer son recours dès que le paiement d'un seul coupon est différé pendant cinq années, ou toute autre période de temps.

L'honorable M. FITZPATRICK : Elle peut intenter des procédures dès que le paiement d'un seul coupon est différé pendant un semestre.

M. BARKER : Le ministre a déclaré que cette clause a pour but de prévenir toute injustice. Elle stipule que vous aurez les mains liées tant que la compagnie n'aura pas fait défaut au paiement pendant cinq années entières, soit au paiement de dix coupons. Le gouvernement ne peut bouger lorsque neuf coupons sont en souffrance.

L'honorable M. FITZPATRICK : Cela est exact.

M. BARKER : C'est un contraste avec ce qui a lieu ordinairement. L'article signifie qu'en tout temps au cours des quarante années la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique peut différer le paiement de huit ou neuf coupons et lorsque le gouvernement les aura rachetés, celui-ci les conservera pendant quarante ans sans pouvoir en exiger le remboursement. Voilà ce que signifie cet étrange contrat.

L'honorable M. FITZPATRICK : Ils seront imputés sur le compte du chemin.

M. BARKER : Cependant, vous ne pourrez pas en recouvrer le paiement.

L'honorable M. FITZPATRICK : Ne pourrons-nous pas poursuivre la compagnie et répéter le montant des coupons.

M. BARKER : Vous pourrez poursuivre le Grand-Tronc-Pacifique qui ne possède rien. Tout son actif est hypothéqué.

L'honorable M. FITZPATRICK : Et ce précieux embranchement du lac Supérieur?

M. BARKER : Il sera hypothéqué, lui aussi, et l'honorable ministre sait qu'on ne peut rien recouvrer en justice d'une compagnie de chemin de fer grevée d'hypothèques par-desus la tête.

L'honorable M. FITZPATRICK : J'ai à maintes reprises obligé des compagnies de chemin de fer à payer leurs dettes.

M. BARKER : Je n'ai jamais eu connaissance d'une pareille stipulation dans un contrat. Si la compagnie faisait table rase de ses engagements, le Grand Tronc, grâce à la garantie qu'il a donnée, pourrait exercer n'importe quel recours, tandis que le gouvernement ne pourrait rien faire.

L'honorable M. FITZPATRICK : Qu'est-ce que cela nous ferait?

M. BARKER : Je vous le dirai dans un instant.

L'honorable M. FITZPATRICK: De grâce, dites-le nous à l'instant !

M. BARKER : Maintenant, je pose des questions.

L'honorable M. FITZPATRICK : Si les porteurs des obligations de la deuxième émission intentent des poursuites, qu'adviendra-t-il des autres?

M. BARKER : Le gouvernement aura recours aux procédures mentionnées dans la présente loi et fera nommer un administrateur. Cependant le Grand Tronc sera en présence d'un séquestre qui ne sera rien autre chose que son représentant.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je sais quelles connaissances l'honorable député possède dans les questions de chemin de fer. Il n'ignore pas qu'en vertu de l'article 114 de la loi des chemins de fer les porteurs des premières obligations seront sur le même pied que les actionnaires de la compagnie lorsqu'il s'agira de l'élection des directeurs. Or, comme nous détenons les trois quarts des obligations, qu'adviendra-t-il des porteurs de l'autre quart?

M. BARKER : Par le présent contrat, le ministre de la Justice a réduit le pays à l'impuissance, laissant aux autres porteurs d'obligations le libre exercice de tous les recours que la loi leur donne.

L'honorable M. FITZPATRICK : Pas du tout.

M. BARKER : Je doute fort que le ministre ait jamais eu connaissance d'un cas où les porteurs des premières obligations hypothécaires étaient privés de tout recours, tandis que les porteurs des deuxièmes obligations hypothécaires avaient le droit de provoquer la nomination d'un séquestre.

L'honorable M. FITZPATRICK : Les porteurs des premières obligations hypothécaires ne sont pas privés de leurs droits. La loi les protège.

M. BARKER : Supposons que le Grand-Tronc-Pacifique, obéissant aux dictées du Grand-Tronc, emploie la recette disponible au rachat des coupons dont le Grand Tronc a garanti le remboursement ; le contrat ne renferme aucune stipulations pour l'en empêcher. Il s'ensuivra que le paiement de l'intérêt des obligations garanties par l'Etat sera différé pendant trois ou quatre ans et que le gouvernement devra ajouter cet intérêt à la dette de la compagnie.

M. HEYD : Avant de reprendre son siège, l'honorable député (M. Barker) consentira peut-être à répondre à une question que je lui poserai. En admettant que toutes les prédictions qui ont été faites se réaliseraient et que cette entreprise échouerait misérablement, notre position serait-elle pire que si les projets de nos honorables amis de la gauche prévalaient et si l'Etat faisait de l'établissement de cette ligne une entreprise nationale?

M. OSLER : Le beau raisonnement !

M. HEYD : L'honorable député répondra probablement à ma question.

M. R. L. BORDEN : Je vais répondre à l'honorable député. En pareil cas, il faut prévoir ce qui peut arriver selon que le succès couronnera ou non l'entreprise. Nous formons tous des vœux pour son succès. Si notre désir se réalisait après l'adoption de notre projet, l'Etat serait propriétaire d'une magnifique ligne de chemin de fer qui formerait partie de notre actif, résultat préférable à celui que produira le présent contrat. D'un autre côté, au cas d'insuccès, nous serions dans une mauvaise position, dans un cas comme dans l'autre.

Qu'on me permette de dire que le ministre de la Justice a victorieusement répondu aux observations que le ministre des Douanes a faites cet après-midi. Le ministre de la Justice déclare que la section des prairies a une telle valeur qu'elle compensera tous les désavantages qui pourront découler de l'établissement de la section des montagnes et que, en somme, le projet, à tout prendre, sera avantageux pour le Canada.

L'honorable M. FITZPATRICK : Seulement, je ne suis pas partisan de la nationalisation des chemins de fer.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami, le ministre des Douanes est évidemment en faveur de cette doctrine.

L'honorable M. FITZPATRICK : A chacun son goût.

M. R. L. BORDEN : Si le ministre des Douanes était présent, je lui dirais de chercher dans les paroles du ministre de la Justice la réfutation de tout son raisonnement de cet après-midi.

Le ministre de la Justice a soulevé une question que je me proposais de traiter plus tard, à savoir, la mise des obligations garanties par le Grand Tronc sur le même pied que les obligations dont l'Etat a garanti le remboursement. C'est une aubaine pour le Grand Tronc et les porteurs des obligations garanties par lui. Cette décision est le meilleur argument qu'on puisse invoquer contre l'insertion de ces autres clauses dans le contrat ; en effet, puisque tous les porteurs d'obligations sont sur un pied d'égalité, rien ne nous justifie de retarder l'entrée en possession jusqu'à ce que la compagnie ait fait défaut au paiement de l'intérêt pendant cinq années. Pourquoi est-il question dans le contrat de faire table rase du droit de confiscation ? Le ministre a cité comme exemple l'hypothèque consentie par le chemin de fer Canadien du Nord relativement à de semblables obligations dont le gouvernement a garanti le remboursement. Pourquoi la position de cette compagnie serait-elle meilleure si elle avait formé une compagnie appelée la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord-Pacifique, obtenu de l'Etat une garantie du remboursement des obligations de cette compagnie et garanti elle-même le quart de ces obligations ? Le Grand Tronc n'a pas fait autre chose. Pourquoi sa position serait-elle meilleure parce que, ainsi qu'on l'a franchement déclaré lors d'une réunion des actionnaires, elle a formé une autre compagnie appelée le Grand-Tronc-Pacifique afin de mener cette entreprise à bonne fin ? Le ministre de la Justice déclare que cela change la face des choses, mais cela ne devrait pas la changer.

En somme, l'important en ceci c'est que le gouvernement entreprend de garantir le remboursement des obligations représentant les trois quarts des frais de premier établissement du chemin et qu'il en a fait autant pour ainsi dire en ce qui a trait à la section des prairies du chemin de fer Canadien du Nord.

Dans l'un des deux cas, l'administrateur représentant le gouvernement a le droit d'entrer en possession si un seul coupon, équivalant à l'intérêt d'un semestre, n'est pas racheté. Dans ce cas-ci, la Compagnie du Grand Tronc peut faire ce qu'a dit le député d'Hamilton et elle peut faire plus. Elle peut de propos délibérer différer le rachat des neuf premiers coupons, laisser l'Etat les rembourser et les laiser impayés pendant le reste des cinquante années, et c'est ce qu'elle fera, à moins d'avoir de l'argent à jeter par les fenêtres, comme on dit vulgairement. Qu'est-ce qui oblige le gouvernement à mettre le pays dans cette alternative ? Si un retard de six mois suffit dans le cas du chemin de fer Canadien du Nord, pourquoi ne suffirait-il pas lorsqu'il s'agit de la présente hypothèque ? Le ministre de la Justice laisse entendre que ce retard rend la position du gouvernement meilleure, attendu que la compagnie a de la sorte une plus grande latitude pour construire le chemin de fer. On

pourrait en dire autant du chemin de fer Canadien du Nord ou de toute autre compagnie dont le remboursement des obligations est garanti. Plus vous leur accorderez de privilèges, plus ils seront sur un bon pied ; cela est évident. Cependant, faut-il que le pays fasse de si grandes concessions dans l'unique but de mettre la compagnie sur un meilleur pied ?

Ainsi que le représentant d'Hamilton le faisait observer, ces quatre ans et demi doivent s'ajouter aux dix premières années. D'abord, la construction du chemin durera huit années ; ensuite, le gouvernement paiera pendant sept ans l'intérêt sur le coût de l'établissement de la section des montagnes ; de plus, pendant trois ans, il ne pourra pas exiger le paiement de l'intérêt, mais il pourra ajouter celui-ci à la dette de la compagnie moyennant certaines conditions ; enfin, pendant quatre ans et demi le Grand-Tronc-Pacifique pourra négliger de verser l'intérêt, sans que l'Etat ait aucun recours contre lui, s'il effectue les autres paiements à l'échéance.

L'honorable M. FITZPATRICK : Il me semble que l'honorable député ne parle pas exactement, quand il affirme que le gouvernement n'aura aucun recours.

M. R. L. BORDEN : Le contrat hypothécaire peut être rédigé de manière à laisser un recours au gouvernement, j'en conviens. Le gouvernement peut obtenir un jugement, mais que fera-t-il ensuite ? Peut-il avoir recours à des moyens efficaces ? Il peut faire émettre une exécution et constater que tous les biens du Grand-Tronc-Pacifique sont déjà grevés de quelque autre obligation. Il pourra les faire vendre, sous réserve des créances antérieures, mais ce moyen sera-t-il efficace ? Le ministre de la Justice prétend-il que cette vente nous donnerait un titre valable ? Non, il me semble, car il faudrait éteindre les obligations antérieures créées par les hypothèques consenties en faveur de l'Etat et de la Compagnie du Grand Tronc. Par conséquent, ce recours est illusoire et ne forcera pas la compagnie de satisfaire au jugement.

Ces dispositions sont bizarres et je me demande pourquoi le gouvernement est tenu d'y souscrire, alors qu'il ne les jugeait pas nécessaires en pareil cas, l'an dernier. Pourquoi le défaut de paiement ne lui donne-t-il aucun recours en vertu du contrat ? Pourquoi la loi enlève-t-elle son caractère à l'hypothèque qui ne confère plus à l'Etat que le droit d'entrer en possession du chemin, recours qui pourrait le mettre dans un grave embarras si on exigeait un jour qu'il rendit compte des recettes et des bénéfices du chemin ? Force m'est de déclarer que les explications du ministre de la Justice me paraissent incomplètes et insuffisantes. Je ne puis concevoir quel motif a pu engager le gouvernement à conclure une semblable convention.

L'article 7 de l'annexe est adopté.

ARTICLE 8 DE L'ANNEXE.

Advenant la prise de possession, ainsi qu'il y est ci-dessus pourvu, le droit du gouvernement à cette possession prendra fin du moment que la quotité proportionnelle ci-dessus mentionnée de l'excédent des taxes et recettes perçues appliquée à l'acquittement des intérêts échus aura acquitté et éteint tous les arrérages desdits intérêts.

L'honorable M. FITZPATRICK : Cet article n'a pas une grande importance. Il stipule simplement que la compagnie rentrera en possession du chemin dès que le montant des intérêts échus aura été payé.

L'article 8 de l'annexe est adopté.

Le comité rend compte de ses délibérations.

A la demande de sir Wilfrid Laurier, le séance est levée à 11 heures et 40 minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 3 mai 1904.

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

M. G. D. GRANT (Ontario-nord) : Je propose :

Qu'une pétition demandant permission de présenter un bill pour l'institution civile de la Compagnie dite "The Kingston and Dominion Central Railway Company" soit maintenant reçue et renvoyée au comité des ordres permanents.

Les personnes qui ont intérêt à ce bill pensaient pouvoir utiliser la charte qui leur avait été accordée il y a un certain nombre d'années, mais elles ont appris ces jours derniers qu'elles ne pouvaient pas le faire, et le délai fixé pour la présentation des pétitions concernant les bills d'intérêt particulier était déjà expiré.

M. R. L. BORDEN : Je ne m'oppose pas du tout à ce qu'il soit fait droit à ces pétitionnaires, mais je tiens à faire observer que plus la Chambre se montre indulgente, plus aussi les personnes qui ont des propositions de loi à solliciter du parlement font preuve de négligence et d'insouciance. A l'avenir, il sera nécessaire d'apporter à l'appui des pétitions de cette nature des raisons plus valables que celles que l'honorable député (M. Grant) a alléguées aujourd'hui. Que les promoteurs de l'entreprise que concerne ce bill aient été victimes d'une fausse impression, cela ne suffit pas pour que l'on vienne demander à la Chambre de suspendre ses règlements.

M. AULAY MORRISON (New-Westminster) : Je propose :

Que la pétition de la Compagnie électrique d'Ottawa soit maintenant lue et reçue pour être renvoyée au comité des ordres permanents.

Sir WILFRID LAURIER : Quelle est la raison d'être de cette motion?

M. MORRISON : Cette motion a été adoptée hier, mais. eu égard à l'objection soulevée par l'honorable leader de la gauche, et sur l'avis du greffier de la Chambre, je la présente de nouveau aujourd'hui. Il convient, ce me semble, que j'insiste pour qu'elle soit maintenant adoptée, mais je n'entends nullement que cette importante pétition soit présentée d'une manière qui pourrait peut-être paraître irrégulière. Lorsque ma motion a été lue, hier, personne ne s'y est opposé ; ce n'est que plus tard lorsque l'honorable député d'Ontario-nord présenta la sienne, que l'objection fut faite.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député devrait énoncer les raisons pour lesquelles cette pétition n'a pas été présentée dans le délai prévu par les règlements de la Chambre.

M. MORRISON : Je n'en sais rien personnellement, attendu que la pétition m'a été remise au dernier moment par les avocats de la compagnie électrique. Ces raisons doivent être exposées dans la pétition même, et je suis persuadé qu'elles appuient la présente demande d'une manière satisfaisante.

M. R. L. BORDEN : Il se peut que ces raisons soient exposées dans la pétition, mais il est d'usage que l'auteur d'une motion expose les motifs qu'il croit susceptibles de la faire adopter par la Chambre. Si mon honorable ami (M. Morrison) n'est pas en mesure d'exposer ces raisons, il sera peut-être préférable de lire la motion.

M. MORRISON : La pétition est en ce moment entre les mains de l'Orateur ; je vais me la faire remettre et en donner lecture. Voici en quels termes elle est conçue :

Des circonstances imprévues ont empêché les pétitionnaires de présenter leur demande dans le délai fixé par votre honorable Chambre pour la réception des bills d'intérêt particulier.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. R. L. BORDEN : Je dois dire que cette pétition est aussi puissamment appuyée que celle que nous venons de recevoir, et qu'elle contient un exposé de raisons aussi péremptoires que celles qu'on a fait valoir à l'appui de l'autre.

La motion est adoptée.

LES ASCENSEURS DU PARLEMENT.

M. R. G. MACPHERSON (Burrard) : M. l'Orateur, avant qu'on aborde l'ordre du jour, j'appellerai votre attention, et par là celle des personnes chargées de veiller à la gestion intérieure de cet édifice, sur l'accident dont ont failli être victimes aujourd'hui même quatre ou cinq membres de cette Chambre, qui avaient pris l'ascenseur du côté ouest de l'escalier à la sortie de la séance du comité des chemins de fer. La descente du deuxième étage au premier se fit sans encombre; mais à partir de là, la cabine de l'ascenseur descendit jusqu'en bas avec une rapidité inutile et bien inconvenante. Sans vouloir donner à l'incident plus d'importance qu'il ne faut, je désire néanmoins le signaler à l'attention et indiquer la leçon qui s'en dégage. A part un peu de peur et une forte secousse, il ne s'est rien produit de bien sérieux, mais la machine aurait aussi bien pu faire défaut au moment où le cabine se trouvait au haut de l'édifice. Or, si l'accident s'était produit en une telle circonstance, plusieurs des premières familles du pays seraient aujourd'hui plongées dans le deuil.

Quelques VOIX : Nommez-les.

M. MACPHERSON : A tout événement, il est bon, je crois, M. l'Orateur, de faire observer au gouvernement qu'un ascenseur sert à transporter les gens au même titre qu'un bateau à vapeur ou tout autre moyen de transport, et que l'employé qui y est préposé devrait être quelque peu mécanicien, tout comme on exige que le pilote d'un navire soit entendu aux choses de la navigation. Je le répète, je n'entends pas exagérer l'incident, mais il est certain qu'il pourrait résulter de très sérieux accidents de ce qu'on confie la direction des ascenseurs à des personnes dépourvues des connaissances et des aptitudes nécessaires.

L'honorable JAMES SUTHERLAND (ministre des Travaux publics) : Mon honorable ami a parfaitement raison de dire que les préposés aux ascenseurs doive avoir les aptitudes nécessaires, et que les machines doivent être de la meilleure fabrication. C'est le cas de nos ascenseurs, qui sortent des premiers ateliers du pays. Je vais donner instruction au premier architecte du ministère de s'enquérir immédiatement des causes de cet incident, et si l'on juge nécessaire de faire quelque changement ou amélioration, je n'y manquerai certainement pas.

DEMANDE DE RAPPORT.

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe-sud) : Je désire faire remarquer au gouvernement qu'il a été émis le 6 avril de l'année dernière un ordre de la Chambre relativement à un rapport de toute la correspondance, etc., concernant la commission des barrières à bestiaux. Le 20 mai de la même année, j'appelais l'attention sur ce que le rapport en question n'avait pas encore été déposé, et le premier ministre me donnait l'assurance qu'il verrait à ce que cela fût fait. Il n'en a plus été question depuis. Renseignements pris, j'ai découvert que le rapport n'a pas été déposé, et cela sans raison apparente.

L'honorable H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) : Je vais prendre note de ceci. C'est la première fois que cette question est signalée à mon attention. Je verrai à ce qu'on s'en occupe.

EXPLICATIONS DE NATURE PERSONNELLE.

M. SAMUEL BARKER (Hamilton) : Avant qu'on aborde l'ordre du jour, j'appellerai l'attention sur un article publié hier dans le " Globe ", de Toronto, et où on me malmène assez à propos de certaines observations par moi faites en cette Chambre. L'article porte sur la partie de l'Ontario que devra traverser le chemin de fer transcontinental ; on y lit ce qui suit :

M. Barker, modelant son attitude sur celle de certain leader provincial de distinction, dit que cette région est couverte de " pins des rochers (jack pines), de peupliers et d'épinettes." Cette assertion est faite dans le but de décrier la valeur de la région, bien qu'elle puisse s'appliquer avec tout autant de raison, peut-être, aux régions du lac Témiscamingue et du lac Saint-Jean, où des centaines de colons sont à se créer des foyers.

Je tiens à déclarer que cette assertion n'est pas de moi ; je n'ai fait que rapporter textuellement les paroles prononcées par le premier ministre lorsqu'il présenta ses résolutions l'année dernière. On les trouvera à la page 7916 des " Débats ". Mon très honorable ami citait alors un rapport fait par une commission sur la demande du gouvernement provincial d'Ontario, rapport où il était particulièrement question du bois que l'on trouve dans la région. J'ignore si le premier ministre a prononcé ces paroles dans le but de déprécier la valeur de cette région. Je ne le pense pas. Mais puisque le " Globe " tient absolument à reprocher à quelqu'un de les avoir prononcées, il ferait mieux de s'en prendre au premier ministre qu'à moi. Voici le texte même des paroles prononcées par mon très honorable ami :

Le bois.

Un autre fait qui ne le cède en importance qu'à l'existence d'une vaste étendue de terres arables dans cette contrée et à son climat modéré, c'est qu'elle est couverte d'immenses forêts d'épinettes blanches, de pins des rochers (jack pines) et de peupliers.

C'était la première fois, ce me semble, que ces paroles étaient prononcées dans cette enceinte. On lit encore dans l'article :

Pour contredire de telles assertions, nous avons les observations de personnes qui ont exploré la contrée dans le but principal de se former une juste opinion de sa valeur.

Eh mais ! les observations cités par le premier ministre sont précisément celles des personnes que le gouvernement provincial d'Ontario a chargées d'explorer la région et d'en faire connaître la valeur dans leur rapport. Dans le cas actuel, le " Globe " semble faire un peu fausse route, et la prochaine fois qu'il lui prendra fantaisie d'imputer à crime l'usage des paroles plus haut mentionnées, il fera bien de s'en prendre au premier ministre.

Sir W. LAURIER : Cette affaire ne me concerne pas du tout. Mais puisque je dois comprendre que l'honorable député ne s'en tient pas seulement au texte, mais aussi à l'esprit de mon discours, je n'ai absolument rien à redire.

SERVICE DES CHEMINS DE FER A BROCKVILLE.

M. GEORGE TAYLOR (Leeds) : J'appelle de nouveau l'attention du directeur général des Postes sur notre courrier de l'ouest. Le nouvel horaire du Grand Tronc est entré en vigueur hier, et je n'y vois aucun changement par rapport aux trains des voyageurs et des trains-poste. Le courrier de l'ouest arrive à Brockville vingt minutes après le départ du train du Pacifique Canadien pour Ottawa, de sorte que tous les trains du Grand Tronc venant de l'est de Toronto ne nous apportent encore qu'un seul courrier par jour. Il y a deux semaines, j'attirais sur ce point l'attention du directeur général des Postes qui me donna à entendre que des changements seraient faits avant la mise en vigueur du nouvel horaire, mais il n'en a pas été fait.

Sir WILLIAM MULOCK : En effet, l'honorable député a dit, il y a de cela une quinzaine de jours, que les courriers à destination d'Ottawa manquaient de correspondance à Brockville, parce que le train du Pacifique Canadien quitte la gare quelques minutes avant l'arrivée de celui du Grand Tronc, qui doit entrer en gare, retour de l'ouest, à 2 h. 40.

M. TAYLOR : Il s'agit là du train de voyageurs ; le train-poste arrive plus tard. Le rapide dépasse le train-poste à Kingston. L'inconvénient disparaîtrait si l'honorable ministre pouvait faire en sorte que le courrier de Brockville fût mis à bord du train rapide à Kingston.

Sir WILLIAM MULOCK : J'ai discuté l'affaire avec le contrôleur des postes qui espère en arriver à une entente, et c'est à cela qu'il s'emploie en ce moment. L'honorable député désire qu'il soit opéré quelque changement par rapport au train rapide. C'est là que réside la difficulté. Cette difficulté disparaîtrait, cela va sans dire, si le Pacifique Canadien consentait à établir la correspondance à Brockville. J'ai adressé, il y a bientôt quinze jours, une demande dans ce sens à la compagnie, mais ma lettre est restée jusqu'ici sans réponse. Je ne crois pas que la loi nous donne le pouvoir de contraindre les compagnies de chemins de fer à donner de meilleures correspondances, mais je ne m'oppose pas à ce que la question soit fréquemment discutée, parce que l'heure est venue, ce me semble, de modifier nos lois de

façon à nous assurer une plus grande somme de pouvoirs.

M. TAYLOR : L'année dernière, le train-poste arrivait à Brockville avant le rapide, tandis que cette année, celui-ci le dépasse à Kingston. Il devrait être assez facile de faire en sorte que le train-poste parte de Toronto vingt minutes ou une demi-heure plus tôt.

LE GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour délibérer le bill (n° 72) portant modification de l'Acte du chemin de fer Transcontinental National.—(Sir Wilfrid Laurier.)

M. LENNOX : Dans le bill que nous avons en mains, l'annexe comprenant le contrat porte la date du 18 février, tandis que la motion du premier ministre se rapporte à un contrat passé le 7 mars. Le contrat a été réellement signé le 7 mars.

L'honorable M. FITZPATRICK : Le nouveau contrat a été considéré comme portant la date du jour où il fut ratifié par les actionnaires du Grand Tronc. Il a été signé le 17 février, sauf à être ratifié par les actionnaires du Grand Tronc. C'est ensuite qu'on y a inscrit la date de la ratification.

M. R. L. BORDEN : Mais ce n'est pas la date à laquelle le contrat fut signé ; il y a erreur.

L'honorable M. FITZPATRICK : Oui.

M. LENNOX : Dans ce cas, la motion du premier ministre est irrégulière, parce qu'elle se rapporte à un contrat portant la date du 8 mars.

L'honorable M. FITZPATRICK : C'est une erreur de copiste. Le contrat qui se rattache à la motion, et qui a été produit, porte la date du 18 février.

M. LENNOX : En réalité, on lui attribue deux dates différentes.

M. R. L. BORDEN : La date du contrat est indiquée au commencement du bill. Certains prétendent que la date du contrat doit correspondre au jour où il a été signé. L'une ou l'autre de ces deux dates doit être la bonne.

Clause 9 de l'annexe.

9. Nonobstant toute stipulation contenue au paragraphe vingt-sept dudit contrat, la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc ne devra pas, après qu'elle aura acquis les vingt-cinq millions de piastres ($25,000,000) d'actions ordinaires qui y sont mentionnées (moins les actions possédées par les directeurs, limitées au chiffre de mille actions), être empêchée de disposer desdites actions ordinaires de la manière qu'elle jugera à propos ; pourvu, toutefois, que ladite Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc continue durant le délai mentionné audit paragraphe de posséder la majorité desdites actions à tel titre qui lui assure la prépondérance dans la direction de la compagnie.

Sir WILLIAM MULOCK.

L'honorable M. FITZPATRICK : D'après l'article 4 de l'acte constituant en corporation la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, le chiffre du capital-actions doit être de $45,000,000. L'article 5 dispose que ce capital-actions pourra être divisé en actions ordinaires et en actions-priorité, c'est-à-dire, en $20,000,000 d'actions-priorité et en $25,000,000 d'actions ordinaires. Le paragraphe 2 de ce même article se lit comme suit :

Les détenteurs de ces actions-priorité seront des actionnaires aux termes du présent acte, et seront revêtus à tous égards des mêmes droits et assujétis aux mêmes obligations que les actionnaires aux termes du présent acte ; ils auront néanmoins droit relativement aux autres actionnaires, à l'égard de dividendes et autres égards, aux privilèges et droits que leur confèrera la résolution.

La clause 27 du premier contrat contient que les obligations dont l'Etat a garanti les stipulations suivantes :

27. La compagnie s'engage à faire acquérir et prendre par la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc du Canada lesdites actions ordinaires jusqu'à concurrence de vingt-cinq millions de dollars, sauf les actions possédées par les directeurs, limitées au chiffre de mille actions, laquelle Compagnie du Grand Tronc retiendra la propriété desdites actions durant tout le terme dudit bail, et tant qu'il restera des obligations garanties par le gouvenrement aux termes du présent contrat impayées ou en souffrance.

Les dispositions suivantes sont contenues dans le paragraphe 2, article 7 de la loi votée l'an dernier pour donner plein effet à ce contrat :

2. Nonobstant les dispositions du présent acte ou du contrat, Sa Majesté le Roi, agissant pour le Canada, ne sera pas tenue ou obligée d'accomplir ou mettre à exécution aucune des conventions, entreprises, conditions ou stipulations contenues dans le contrat de la part de Sa Majesté, agissant comme susdit, à moins que la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc du Canada ne convienne et n'arrête et tant qu'elle ne sera pas convenue et n'aura pas arrêté comme suit avec Sa Majesté, agissant comme susdit :

Le paragraphe (a) qui suit n'a pas de rapport bien direct avec le présent contrat. Vient ensuite le paragraphe (b) :

Qu'elle acquerra et prendra des actions ordinaires de la " Grand Trunk Railway Company" jusqu'à concurrence d'au moins $24,900,000, ainsi qu'il est stipulé en la clause 27 du contrat.

Voici encore un important paragraphe de la clause 7 :

3. La Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc du Canada gardera la propriété du montant ci-dessus desdites actions ordinaires acquises et prises pendant toute la durée du bail mentionné en la clause 20 du contrat, et tant qu'il restera non rachetées ou en souffrance des obligations garanties par le gouvernement en exécutieon des termes du contrat ; et ne seront valides ni n'auront d'effet nuls nantissement, transport ou cession d'aucune partie dudit montant d'actions durant ladite période.

Ainsi, la Compagnie du Grand Tronc n'est pas seulement tenue de prendre pour $24,900,000 d'actions ordinaires, elle devra aussi retenir la propriété de ces actions durant tout le terme du bail. C'est-à-dire que pendant cinquante ans, et tant qu'il restera des obligations garanties par le gouvernement aux termes du contrat non rachetées et en souffrance, elle devra garder la propriété de ces actions sans qu'il lui soit permis d'en engager, transporter ou céder la moindre partie. A la faveur du présent amendement, la compagnie, tout en restant obligée de prendre ces actions ordinaires,—il n'est pas fait de modifications sous ce rapport ; la compagnie reste obligée de prendre la même quantité d'actions,—ne sera pas tenue d'en retenir la propriété; il lui sera permis de les donner en nantissement, de les transporter et de les céder, mais à la condition, toutefois, qu'elle continue d'en posséder un nombre suffisant pour lui assurer la prépondérance dans la direction du chemin de fer. Pour cela, il est nécessaire qu'elle possède plus de la moitié des $45,000,000 d'actions ordinaires —c'est-à-dire qu'elle devra en garder pour environ $23,000,000.

M. BORDEN : Cette disposition fut insérée à titre d'amendement l'an dernier, mais mon honorable ami n'a certainement pas oublié qu'on ne l'avait insérée que dans le but d'imposer à la Compagnie du Grand Tronc une obligation déjà stipulée en quelque sorte à la clause 27 du contrat de l'année dernière. Cet amendement ne contenait rien de neuf. Les stiplations de la clause 27 du contrat de l'an dernier se lisent comme suit :

27. La Compagnie s'engage à faire acquérir et prendre par la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc du Canada lesdites actions ordinaires jusqu'à concurrence de vingt-cinq millions de dollars, sauf les actions possédées par les directeurs, limitées au chiffre de mille actions, laquelle compagnie du Grand Tronc retiendra la propriété desdites actions durant le terme dudit bail, et tant qu'il restera des obligations garanties par le gouvernement aux termes du présent contrat impayées ou en souffrance.

A la dernière session, l'opposition a fait observer que cette condition liait seulement la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et non celle du Grand Tronc. Nous avons également fait remarquer que si le gouvernement considérait cette condition comme étant essentielle au contrat,—et ce n'est pas à ce titre qu'il l'a insérée,—le contrat ou l'acte même devait contenir une disposition susceptible de donner plein effet à la clause en imposant cette obligation à la Compagnie du Grand Tronc. Le gouvernement se range à notre avis, et c'est alors que fut inséré le paragraphe que vient de mentionner le ministre de la Justice. Mais cet amendement restait absolument dans l'esprit du contrat, et ce dernier, au dire des ministres, avait reçu l'approbation des directeurs du Grand Tronc; on nous affirma en outre que les directeurs de la compagnie voyaient le contrat du même œil que le gouvernement. Il conviendrait, dans ces circonstances, que le ministre de la Justice nous donnât une explication plus satisfaisante du changement survenu dans la politique du gouvernement entre les mois d'octobre et de février derniers. Lorsque, en octobre dernier, cette loi fut votée, le gouvernement ne se contenta pas de s'en tenir à cette clause 27 dont le texte fut arrêté après de longues consultations entre les têtes dirigeantes du Grand Tronc au moyen du paragraphe que vient de mentionner le ministre de la Justice. Chacun sait que tous les amendements insérés dans le bill de l'an dernier ont été l'objet de constantes et minutieuses délibérations de la part des ministres et des autorités du Grand Tronc; car on nous a demandé de les laisser en suspens de jour en jour, afin de les faire agréer par le Grand Tronc. De plus, lorsque le gouvernement eût consenti à l'insertion de cet amendement, on s'est plu à répéter ici que les ministres n'avaient pas seulement consenti à l'insérer dans le bill après s'être consultés avec les directeurs du Grand-Tronc-Pacifique, mais qu'il considéraient cette clause 27 du contrat et le paragraphe 3 de l'article 7 de l'acte comme absolument indispensables pour sauvegarder les intérêts du public. Il ne subsiste pas le moindre doute à ce sujet. C'est ce qui nous fait constater dans la politique du gouvernement par rapport à cette question un changement aussi subit qu'inexpliqué. Ce changement, c'est au ministre de la Justice ou à quelque autre membre du cabinet qu'il incombe de nous en donner l'explication. La volte-face est si étonnante, si renversante, qu'on y pourrait dimcilement croire, n'était le texte même du contrat supplémentaire que nous avons actuellement sous les yeux. Je ne pense pas que nos annales parlementaires fassent mention d'une volte-face aussi extraordinairement complète opérée en quatre mois par rapport à une question qui touche de si près à l'intérêt public. Quelle était, l'année dernière l'attitude du gouvernement sur ce point ? Je vois, page 8821 des " Débats ", que le ministre a dit :

Cette compagnie émettra pour $25,000,000 d'actions ordinaires, et nous avons mis comme condition que ces actions soient entièrement détenues non par les promoteurs, non pas même par les directeurs du Grand Tronc, individuellement, mais par la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada. Il sera émis 250,000 de ces actions ordinaires, dont 249,000 seront détenues par le Grand Tronc en sa qualité civile. Il ne restera donc que 1,000 actions à répartir entre ceux qui auront les qualités requises pour être élus directeurs de la compagnie. Où donc est le grand avantage des directeurs, puisqu'ils n'auront à se partager que 1,000 actions sur les 250,000 qui seront émises ?

Bien que j'aie déjà cité un certain nombre de ces extraits, je veux néanmoins en citer encore une couple afin de décider le gouvernement à nous fournir une explication quelconque de son changement d'attitude d'autant plus extraordinaire, d'autant plus inoui qu'il est en complète contradiction avec ce que, l'an dernier, le gouvernement disait être absolument nécessaire pour sauvegarder l'intérêt public. Chaque mot contenu dans la clause qui nous occupe est en contradiction flagrante avec les déclarations que le gouvernement faisait l'année dernière. Le même ministre a encore dit :

Si le Grand Tronc achetait ces actions à un prix relativement bas pour les remettre ensuite sur le marché, on y pourrait trouver à redire.

On sait de quelle manière le Grand Tronc entend s'y prendre pour acquérir ces actions. A l'assemblée des actionnaires de cette compagnie, sir Charles Rivers-Wilson s'est exprimé avec la plus entière franchise sur ce sujet. Voici ce qu'il a dit :

Il ne faut pas oublier de dire qu'en retour de l'appui que nous vous demandons de prêter à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, le Grand Tronc se réservera la prépondérance dans la direction de cette compagnie-là, et sera mis en possession de toutes les actions ordinaires—et il en sera émis pour $25,000,000 ou £5,000,000.

Rendant compte de l'assemblée des actionnaires et des déclarations de sir Charles Rivers-Wilson, le "Financial Times", de Londres, a publié les lignes qui suivent :

En récompense de l'aide qu'il prête, le Grand Tronc reçoit toutes les actions ordinaires de la nouvelle compagnie—et il en sera émis pour $25,000,000. Ces actions peuvent être consdérées comme n'ayant aucune valeur ou comme un actif d'une valeur énorme, selon le point de vue auquel on se place pour déterminer les chances de succès de la nouvelle ligne.

On sait donc ce que la Compagnie du Grand Tronc entend donner pour ces actions-là ; elle espère mettre la main sur ces $25,000,000 d'actions—et peut-être aussi sur tout le capital-actions de $45,000,000—presque sans bourse délier.

On sait qu'elle entend se faire donner au moins les $25,000,000 d'actions ordinaires pour se payer les deux services qu'elle rend au Grand-Tronc-Pacifique : en premier lieu, elle fournit un cautionnement qui, au dire de son président, ne lui coûtera pas un sou ; en deuxième lieu, elle garantit le quart, peut-être même un peu plus du quart des obligations qui serviront au prélèvement du capital nécessaire pour la construction de la ligne depuis Winnipeg jusqu'au littoral du Pacifique. Or, le ministre de la Justice, le ministre de l'Intérieur, et le premier ministre ont émis l'opinion qu'il ne saurait exister d'entreprise plus assurée du succès que celle de la construction de ce chemin de fer depuis Winnipeg jusqu'à l'océan Pacifique. Ainsi, pour se dédommager d'un cautionnement qu'il fournit sans qu'il lui en coûte un sou,

et de la garantie qu'il donne à des obligations qui ne l'exposent à aucun risque—et ces obligations, soit dit en passant, le présent contrat les place sur le même pied que celles que garantit le gouvernement—pour se dédommager de cela, dis-je, le Grand Tronc mettra la main sur les $25,000,000 d'actions ordinaires de cette compagnie, et cela, au mépris de chacune des déclarations que le gouvernement a faites à l'appui de son contrat de l'année dernière. Et cet amendement a pour but d'autoriser la compagnie à mettre $12,000,000 d'actions sur le marché—peut-être même toutes les actions ordinaires—d'en faire un objet de spéculation, de l'autoriser, en un mot, à faire précisément ce que, à la dernière session, le gouvernement disait être si éminemment préjudiciable à l'intérêt public. Pour qu'on ne puisse m'accuser d'exagérer ce qui s'est dit sur ce sujet l'an dernier, je vais citer encore d'autres paroles du ministre des Finances :

Mais il (le Grand Tronc) ne devra pas seulement les acheter (les actions), il devra aussi les détenir toujours ; il ne lui sera pas permis d'en mettre pour un seul dollar sur la place. Il sera impossible d'acheter une seule de ces actions ; elles devront être détenues par le Grand Tronc, et personne ne pourra en vendre ni en acheter. Où sont donc les probabilités de spéculation ?

Voilà ce que disait le ministre des Finances l'année dernière. La spéculation, que l'honorable ministre estimait préjudiciable à l'intérêt public, il n'y avait pas lieu de la redouter, parce que, en vertu du contrat et sous l'empire des dispositions de l'acte, la Compagnie du Grand Tronc se trouvait dans l'obligation de détenir toutes les actions pendant cinquante ans. Un peu plus tard, mon honorable ami disait encore :

Je prétends que nous ne sommes nullement intéressés à ce que ces deux compagnies pourront faire à cet égard. S'il s'agissait d'actions à mettre en vente sur le marché, j'en conviens, nous serions fort intéressés à la chose.

C'est ainsi que s'exprimait le gouvernement par la bouche du ministre des Finances. Le premier ministre, qui était à son siége, a écouté tout cela et n'a pas protesté ; le ministre de la Justice et tous les autres membres du cabinet ont suivi son exemple. Ne s'aperçoivent-ils pas que dans l'intervalle compris entre les mois d'octobre et de février, ils ont opéré une volte-face complète, et qu'ils font aujourd'hui ce que, en février 1903, ils prétendaient être préjudiciable à l'intérêt public ? Mais le ministre des Finances ne s'en est pas tenu à cela, il a encore ajouté :

S'il s'agissait d'actions que la Compagnie du Grand Tronc pourrait obtenir à 25 pour 100, et que plus tard, d'autres personnes achèteraient au pair, la chose serait bien différente, et voici pourquoi : lorsque plus tard il s'agirait du remaniement des prix de transport de façon à leur faire produire un dividende légitime par rapport aux 100 cents versés par le détenteur actuel, ou aux 25 cents versés primi-

tivement dans le trésor, l'acheteur serait alors en lieu de dire : J'ai acheté ces actions au pair.....

Le gouvernement permet aujourd'hui au Grand Tronc de faire ce que le ministre des Finances dénonçait de la sorte ; il lui permet de faire servir ces actions à la spéculation. L'an dernier, cela eut été mal et, partant, préjudiciable à l'intérêt public ; l'an dernier, le gouvernement ne pouvait pas autoriser un tel état de choses, et cependant, dans l'espace de quatre mois, il a absolument changé d'opinion sur ce point ; il fait précisément ce qu'il dénonçait l'an dernier, ce qui au dire de plus d'un de ses membres, ne devait pas et ne pouvait pas être permis à cause des garanties prévues au premier contrat. A la page 11496 des " Débats," on trouve une autre déclaration du ministre des Finances :

A mon avis, ce qui constitue la force de cette entreprise, c'est que non seulement la Compagnie du Grand Tronc est au fond de l'affaire, mais qu'elle y est partie intéressée. Si elle acquiert ces actions à 25 cents, elle ne saurait les vendre ni à 16 cents le lendemain ni à 100 cents plus tard. Elles devront demeurer dans la caisse du Grand Tronc.

Quelle est aujourd'hui la situation ? Nous sommes en présence de l'état de choses même qui, au dire du ministre des Finances, n'aurait jamais pu se produire sous l'empire du contrat de l'année dernière, de l'état de choses que l'on disait si absolument préjudiciable à l'intérêt public.

Les paroles suivantes de mon honorable ami se trouvent consignées à la page 12109 des " Débats " :

Ces actions ne pourrons être mises en vente et passer aux mains d'autres personnes, et subséquemment peut-être, être traitées, dans la fixation du tarif des transports, comme capital d'une valeur factice.

Eh bien ! pourquoi, prenant l'attitude qu'il a prise en octobre 1903, le gouvernement permet-il que ces actions soient mises sur le marché et passent aux mains d'autres personnes pour être traitées plus tard comme des valeurs fictives lorsqu'il s'agira d'établir les tarifs ? Que donne le Grand Tronc pour ces actions-là ? Rien que les deux entreprises auxquel les j'ai fait allusion. Cependant, d'après ce contrat, ces actions peuvent être mises sur le marché et vendues par le Grand Tronc à un prix raisonnable, puis être considérées ensuite, lorsqu'il s'agira d'établir le transport des marchandises, comme un capital que ses propriétaires auraient pu payer 100 cents au dollar. Le ministre des Finances ne s'est pas arrêté là. Il a ajouté :

Nous jugeons important, pour plusieurs raisons, que le Grand Tronc s'empare de ces actions et ne s'en dessaisisse pas. Nous pensons que ce privilège accordé au Grand Tronc n'est pas une pure faveur, mais qu'il comporte certaines responsabilités importantes pour le pays. Nous tenons donc à ce qu'il devienne propriétaire de ces actions et qu'il les garde.

Je le demande au premier ministre, pouvait-il y avoir rien de plus significatif et de plus concluant que cela?

Nous jugeons important, pour plusieurs raisons, que le Grand Tronc s'empare de ces actions et qu'il les garde.

S'il importait, en octobre 1903, que le Grand Tronc prît et gardât ces actions, depuis quand et pourquoi n'est-il plus important qu'illes garde? Quelles sont les raisons qui ont influencé le gouvernement à ce sujet? Le ministre des Finances dit :

Nous jugeons important, pour plusieurs raisons.

Quelles étaient ces raisons-là, pourquoi ont-elles perdu leur puissance et comment se fait-il qu'elles aient cessé d'avoir de l'effet en aussi peu de temps qu'il s'en est écoulé depuis octobre 1903 jusqu' à février 1904?

Le ministre des Finances a dit :

Nous tenons donc à ce qu'il devienne propriétaire de ces actions et qu'il les garde.

Si, pour ces bonnes raisons-là, le gouvernement tenait à ce que le Grand Tronc acquît, prît et gardât les actions en octobre 1903, il faut qu'il y ait eu de bien fortes influences pour le faire changer d'idée dans ce court espace de temps-là.

Mais le ministre des Finances n'a pas jeté de lumière sur ce sujet. Il a été plus loin. Il a dit page 11,850, v.a. des " Débats " :

Nous prétendons que nous obtenons de l'ancienne Compagnie du Grand Tronc deux choses importantes dont j'ai déjà parlé : d'abord, qu'elle acquière et garde les actions et se trouve ainsi liée étroitement à l'entreprise, et ensuite, qu'elle devienne garante des obligations jusqu'à concurrence d'un quart, ou même d'une somme supérieure à la différence nécessaire à l'achèvement de la division de l'ouest. Sous ce double rapport le Grand Tronc assume des obligations que nous croyons importantes et si l'on veut que l'ancienne Compagnie du Grand Tronc en assume d'autres, comme il en est question dans l'amendement de mon honorable ami, tout ce que nous avons à dire, c'est que le contrat n'y pourvoit pas et que nous n'avons aucun droit d'exiger cela.

Il a dit, dans ce passage-là :

Nous prétendons que nous obtenons de l'ancienne Compagnie du Grand Tronc des choses importantes.

Les deux choses importantes, c'était d'abord la garantie des obligations, et ensuite, la prise de possession et la conservation des actions, ou plutôt le ministre des Finances plaçait au premier rang ce que j'ai mis au dernier. Il attachait une plus grande importance à ces deux points ; il tenait surtout à ce que l'ancienne compagnie gardât les actions et se liât étroitement à l'entreprise ; mais l'honorable ministre des Finances a prononcé des paroles encore plus significatives. Il a dit :

La Compagnie du Grand Tronc serait heureuse de voir disparaître cette clause ; cela lui

permettrait, sans doute, de lancer ces actions sur le marché, si elle le désirait.

Puisqu'il ne voulait pas accorder ce privilège au Grand Tronc dans ce temps-là, pourquoi et par quelle influence le gouvernement a-t-il été amené à renoncer à cette attitude ferme et énergique que prenait alors le ministre des Finances?

La Compagnie du Grand Tronc serait heureuse de voir disparaître cette clause.

Eh bien ! le Grand Tronc a atteint son but, car il a virtuellement fait rayer cette clause au moins pour ce qui est des $12,000,000 d'actions, et c'est un à-compte fort considérable sur le plaisir dont a parlé mon honorable ami.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'honorable député me permettrait-il de l'interrompre?

M. R. L. BORDEN : Oui.

L'honorable M. FITZPATRICK : Le capital actions de la compagnie est fixé à $45,000,000 dont $20,000,000 d'actions privilégiées et $25,000,000 d'actions ordinaires. En vertu du paragraphe 2 de l'article 5 les porteurs d'actions privilégiées sont sur un pied d'égalité avec les porteurs d'actions ordinaires au sujet de l'élection des directeurs et de l'orientation des plans de la compagnie. Par conséquent, si nous donnons effet à ces amendements ; si les propriétaires des actions désirent diriger l'administration de la compagnie, il faut qu'ils aient la propriété de la majorité des actions que représentent ces $45,000,000.

M. BORDEN : Je ne vois pas comment que cela ait rapport au point que je veux démontrer.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je croyais que d'après mon honorable ami ils étaient obligés de prendre pour $12,000,000 d'actions.

M. BORDEN : Non, j'exposais la cause aussi clairement que possible au point de vue de l'honorable ministre des Finances afin de ne pas être taxé d'exagération. J'ai dit que cela donnait au Grand Tronc le droit de placer sur le marché et de livrer à la spéculation pour $12,000,000 d'actions ordinaires de cette compagnie. Je crois, en outre, que cela lui donne droit de placer sur le marché et de livrer à la spéculation toutes les actions ordinaires qu'il obtient du Grand-Tronc-Pacifique. Je crois qu'il en est ainsi d'après la dernière disposition que j'ai mentionnée et que je mentionnerai encore. Grâce à ce qu'on appelle une délégation de pouvoir pour voter, institutions bien connue aux Etats-Unis, je crois que cela peut se faire. Il y a dans le contrat des mots très significatifs et portant d'une façon irrésistible à conclure que le rédacteur de ce paragraphe avait en vue ce projet même lorsqu'il a employé certains mots à la fin de cet article.

Lorsque le ministre de la Justice m'a interrompu j'étais à citer le langage énergique du ministre des Finances ; je lisais la déclaration suivante qu'il a faite :

La Compagnie du Grand Tronc serait heureuse de voir disparaître cette clause ; cela lui permettrait, sans doute, de lancer ces actions sur le marché, si elle le désirait.

Je défie le ministre de la Justice et n'importe quel autre député ministériel de dire que cet article ne confère pas au moins au Grand Tronc le pouvoir de lancer sur le marché pour $12,000,000 d'actions ordinaires du Grand-Tronc-Pacifique, et, à ce sujet, je lui signalerai particulièrement ce qu'a dit le ministre des Finances immédiatement après ce que je viens de citer. Voici son assertion:

Je suis bien sûr que cela serait plus agréable aux initiateurs de cette entreprise.

Le gouvernement insistait pour qu'il n'y eût pas de spéculation au sujet de ces actions. Il avait déclaré qu'elles ne seraient pas acquises par les promoteurs pour un équivalent nominal, pour tomber ensuite dans les mains de porteurs de bonne foi et servir à la réglementation des tarifs, afin que ce capital qui n'avait rien coûté tout d'abord, produisît des dividendes. Le ministre des Finances tenait à ce qu'il n'en fût pas ainsi. Il a avoué franchement que le Grand Tronc voudrait faire rayer toute sauvegarde de ce genre et que cela ferait grandement plaisir aux initiateurs de l'entreprise. Cependant, l'écho de ses paroles n'avait pas encore eu le temps de s'éteindre, le court intervalle qui séparait le 20 octobre du 18 février ne s'était pas encore écoulé que le gouvernement en arrivait à une tout autre conclusion. Il fit justement le contraire de ce que le ministre des Finances avait proclamé dans cette Chambre, il prit l'attitude même qui, à ses propres yeux, et aux yeux de la majorité des électeurs, était et sera contraire à l'intérêt public pour l'avenir, parce que non seulement on pourra spéculer sur les actions, mais encore imposer des tarifs plus élevés, vu que ces actions, qui ne représentent aucuns deniers placés dans l'entreprise, devront être considérées comme valant le pair et seront manipulées par des gens qui les auront payées 100 cents au dollar, ce qui fait qu'elles influeront essentiellement sur la fixation des prix de transport. L'honorable ministre des Finances s'est attaché davantage à faire ressortir ce point. Voici ce qu'il a dit :

Nous avons fixé cette limite, non pour plaire à la Compagnie du Grand Tronc, mais pour donner au peuple une autre garantie que les actions ne seront pas mises sur le marché et offertes en vente comme valeurs fictives.

Le ministre de la Justice peut-il dire un seul mot en réponse à l'argument présenté il n'y a que quelques mois par son propre collègue et que je cite contre lui ? Mais l'honorable ministre des Finances ne s'est pas encore arrêté là. Il a ajouté :

Je ne crains pas de le dire : il vaudrait mieux les donner au Grand Tronc, même sans autre

condition, que de les exposer aux manipulations des spéculateurs sur le marché.

On ne pouvait être plus catégorique ni plus vigoureux; cependant, le mal même contre lequel, au dire du ministre des Finances, le pays se trouvait parfaitement protégé en vertu de la convention de l'année dernière, est désormais permis par la convention modifiée qui a vu le jour seulement quelques mois après qu'on eût prononcé ces paroles mêmes. Néanmoins, mon honorable ami ne s'est pas contenté de cela. Voici ce qu'il a jugé à propos d'ajouter encore :

Mais nous protégeons le peuple contre cette éventualité en refusant à la compagnie le pouvoir de mettre pour un dollar de ces actions sur le marché et de les vendre à qui que ce soit. Elles ne sont pas négociables, elles ne peuvent être mises sur le marché, ni servir à la spéculation ;un tiers innocent ne pourra venir dire : "J'ai payé ces actions cent cents au dollar et j'ai droit à un dividende sur ce que j'ai payé." . Nous avons stipulé que ces actions ne pourraient être mises sur le marché. Elles doivent rester entre les mains de la Compagnie du Grand Tronc durant le terme de son bail.

Il est absolument inconcevable, M. le président, après que le gouvernement a pris une une semblable attitude sur cette question, après que le gouvernement a proclamé un programme aussi nettement, formulé au cours de la dernière session, après que mon honorable ami le ministre des Finances s'est servi de ce langage extraordinairement clair, vigoureux et résolu, que l'honorable ministre de la Justice se lève de son siège, comme s'il s'agissait d'une disposition tout à fait ordinaire, comme si cela allait de soi, et demande à la Chambre d'accepter une clause qui fait disparaître chacune des sauvegardes dont le ministre des Finances a parlé dans les passages que j'ai cités et qui expose le pays à toutes les difficultés et à tous les dangers qui ont été indiqués dans les citations que j'ai faites. Ce ne peut être une influence ordinaire que celle qui a décidé le gouvernement à modifier ainsi son programme. Il doit y avoir à cela une raison extraordinaire qui n'a pas encore été révélée à la Chambre. Quelle est-elle ? Voici un langage clair qui indique ces maux, avec toute la vigueur, toute la clarté et toute l'énergie dont le ministre des Finances est coutumier, et celui-ci a parlé au nom de ses collègues assis autour de lui. Pourquoi nous propose-t-on aujourd'hui d'accepter un amendement qui contredit chaque parole prononcée par le ministre des Finances à la dernière session ? J'ai soumis cette question à l'attention de la Chambre lorsque le premier ministre a présenté les résolutions, mais on n'a ni répondu, ni expliqué cet extraordinaire changement d'attitude. Le ministre de la Justice n'a traité que l'aspect légal du changement et il n'a pas dit un seul mot expliquant pourquoi il demande au parlement canadien d'être satisfait du complet changement de front survenu dans le programme du gouvernement. Lorsque le premier ministre a déposé ce projet, il a dit que les changements étaient si simples et si modérés, qu'il pouvait s'attendre à ce que la gauche les acceptât sans la moindre discussion. Considère-t-il comme une choose insignifiante, que nous devions accepter sans discussion, un changement de front complet en ce qui concerne le programme déclaré de son gouvernement sur une question d'une très haute importance pour le public ? Je pourrais citer de nombreux extraits ; je pourrais citer le ministre de la Justice et d'autres membres du cabinet, mais je m'en abstiendrai, parce que le langage du ministre des Finances peut être pris comme un échantillon. Maintenant, je demanderai respectueusement, pourquoi le programme du gouvernement a-t-il été changé du tout au tout, si subitement et d'une façon si inattendue et pourquoi demande-t-on maintenant au parlement de s'engager envers un programme diamétralement opposé à celui qui a été proclamé par le gouvernement à la dernière session ?

L'honorable M. FIELDING : Je suis excessivement flatté de constater que même à cette date avancée, l'honorable chef de l'opposition manifeste une admiration aussi intense pour mon discours de la dernière session. Cela me permet d'espérer que je n'aurai pas besoin d'attendre un an pour voir l'honorable député découvrir que ce que je dis maintenant est marqué au coin de la sagesse et de la discrétion.

M. LENNOX : Et vos allégations de la nuit dernière ?

L'honorable M. FIELDING : La nuit dernière j'ai différé sur un point avec mon honorable ami de Hamilton. Il avait raison, j'avais tort ; je l'ai avoué et c'était le moyen le plus expéditif de régler l'affaire. Je ne comprends pas que l'honorable chef de l'opposition puisse trouver à redire aux opinions que j'ai exprimées à la dernière session, en discutant ce document qui a été modifié depuis. Je ne comprends pas exactement pourquoi mon honorable ami se donne tant de peine pour démontrer que certaines choses que j'ai dites à la dernière session au sujet du contrat d'alors, ne s'applique pas au contrat d'aujourd'hui. Il y a eu changement, et s'il n'y avait pas de changement nous n'aurions pas besoin de légiférer aujourd'hui, et nous n'aurions pas besoin de discuter cette question. Quelle était la situation l'an dernier ? Mes honorables amis de la gauche ont prétendu dans leurs journaux, par la teneur ordinaire de leurs discours et par le ton général de toute leur critique, que ce projet de voie ferrée était une affaire de promoteurs qui devaient placer leurs actions sur le marché dans un but d'agiotage. C'était là le fond général de leur argumentation au parlement et dans la presse. C'est en réponse à des critiques de ce genre que j'appelai l'attention sur le dispositif du contrat dans l'article que l'honora-

ble député a lu, et que j'ai fait les commentaires qu'il a cités. Si j'ai bien compris, le chef de l'opposition n'a pas prétendu que ces commentaires n'étaient pas dans chaque cas justes et exacts : je n'ai pas compris qu'il ait dit que ce n'étaient pas là des interprétations exactes du contrat tel qu'il était ; cependant, je me rappelle que lorsque ce discours a été prononcé je n'ai pas eu le plaisir d'entendre la gauche reconnaître la justesse de ces commentaires.

Au contraire, les honorables membres de la gauche ont continué, par la teneur générale de leur critique, à répandre dans le pays l'idée que c'était là un plan de spéculation qui devait permettre à certains agioteurs de faire beaucoup d'argent. Ils ne disaient pas alors, comme ils disent aujourd'hui, que nous avions sauvegardé les intérêts du pays sous ce rapport. Ils ont condamné sur ce point le contrat de l'année dernière aussi chaleureusement qu'ils condamnent aujourd'hui l'amendement, mais aujourd'hui le chef de l'opposition découvre que nous avions sauvegardé et protégé les intérêts du pays, et que maintenant nous sommes à faire disparaître les restrictions qui avaient alors été établies. Mon honorable ami dit : Quelle est la raison qui amène ce changement? Je ne crois pas qu'il puisse y avoir aucun doute à ce sujet. Nous avons conclu l'année dernière un contrat qui, sous ce rapport et sous d'autres rapports était entouré de sauvegardes et de restrictions plus considérables que toutes les sauvegardes et les restrictions qui aient jamais entouré aucun autre contrat préalablement soumis au parlement du Canada, et comme résultat du grand effort que nous avons fait pour protéger l'intérêt public sous ce rapport, nous avons lié les mains des gens du chemin de fer du Grand Tronc à tel point qu'ils se sont trouvés dans l'impossibilité de procéder aux traveux.

M. CLANCY : L'honorable ministre croyait alors qu'il était nécessaire de le faire.

L'honorable M. FIELDING : Précisément; j'ai cru que c'était nécessaire. Je crois que cela aurait mieux valu si nous eussions pu nous en tenir au contrat de l'année dernière. Je crois que nous avons fait un excellent contrat l'an dernier. Et, bien que les honorables membres de la gauche aient décrié ce contrat et aient déclaré qu'il était évident que la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc avait arrangé cela à sa guise, je crois que le contrat de l'année dernière était de beaucoup le meilleur contrat de chemin de fer qui ait jamais été soumis au parlement du Canada. Si nous présentions aujourd'hui ce contrat dans sa forme actuelle pour la première fois, nous surprendrions encore les honorables membres de la gauche par la modération du contrat et par le grand nombre de sauvegardes et de restrictions qu'il contient pour la protection de l'intérêt public. Si l'on critique ces amendements aujourd'hui, c'est tout simplement parce que le contrat de l'année dernière était plus qu'aucun autre entouré des sauvegardes et des restrictions que l'on avait jugé à propos d'y insérer dans l'intérêt du public. L'honorable chef de l'opposition demande maintenant : Pourquoi ce changement? C'est purement et simplement parce que la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc refuse d'accepter le contrat de l'année dernière. Il n'y a pas d'autre raison. Quelle autre raison pourrait-il y avoir ? Les gens du Grand Tronc ont dit au gouvernement : De diverses manières vous avez préparé un contrat trop onéreux pour nous. Nous avons peut-être lieu de nous plaindre des gens du Grand Tronc sous certains rapports, mais pas sous le rapport de leur bonne foi, car nous n'avons aucun doute que sir Charles Rivers-Wilson, M. Hays et tous ces messieurs (bien que les honorables membres de la gauche aient pu les qualifier de charlatans) ont agi de bonne foi. Lorsque sir Charles Rivers-Wilson, M. Hays et tous leurs associés dans ce contrat ont conclu cette convention et nous ont donné l'assurance de la coopération de la Compagnie du Grand Tronc, nous avions d'assez bonnes raisons de croire que la compagnie coopérerait de la manière indiquée, mais nous savions très bien qu'il faudrait que la Compagnie du Grand Tronc ratifiât cette convention à une assemblée de ses actionnaires ; nous savions très bien qu'il fallait que le contrat fût soumis à cette épreuve.

Plus tard les gens du Grand Tronc nous ont dit : Nous ne pouvons pas procéder ; vous nous avez liés trop étroitement ; vous avez fait un contrat tellement avantageux pour vous que nous ne sommes pas disposés à l'accepter, et il vous faut choisir entre deux alternatives : ou renoncer à l'affaire ou considérer avec nous les divers amendements que nous désirons y apporter. Et le gouvernement, à tort ou à raison (c'est au parlement d'en juger), a décidé qu'un grand projet comme celui-ci ne devait pas être mis en péril à cause de détails qui pouvaient lui paraître de peu d'importance. En conséquence, il a consenti à entrer en négociations avec les gens du Grand Tronc afin de voir s'il ne pourrait pas faire des concessions qui pourraient les satisfaire tout en protégeant raisonnablement les intérêts du public. Je déclare immédiatement que, cela eut été mieux si nous eussions pu nous en tenir au contrat de l'année dernière en ce qui concerne cette question particulière, bien que je n'admette pas que le changement que nous faisons puisse créer le danger appréhendé par mon honorable ami. Quelle était la position l'an dernier ? Nous avions décidé que la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc prendrait et détiendrait ces $25,000,000 de capital-actions ordinaire ; et lorsque les honorables membres de la gauche ont prétendu que ces actions devaient servir à l'agiotage,

nous avons démontré, ainsi qu'il ressort des citations faites par l'honorable député, qu'elles ne pourraient donner lieu à la spéculation, vu qu'aux termes du contrat la Compagnie du Grand Tronc était tenue de les prendre et de les détenir, et qu'elle ne pouvait les mettre sur le marché. C'était là une interprétation absolument exacte du contrat tel qu'il existait. Quelle est la situation aujourd'hui? Les gens du Grand Tronc disent qu'ils ont besoin d'utiliser ces actions, ou une partie de ce capital-actions, afin de se procurer des fonds pour l'entreprise. Ils nous disent : Vous prétendez vouloir que la Compagnie du Grand Tronc conserve la direction, afin que le nouveau chemin soit associé autant que possible avec l'ancien. Et nous avons consenti à ce que la Compagnie du Grand Tronc, tout en étant libre d'engager ce capital-actions pour se procurer des fonds, devra détenir un titre à la majeure partie des actions suffisant pour diriger les affaires de la nouvelle compagnie. C'était là l'un des principaux buts de la clause dans le contrat primitif. La clause amendée tend aussi vers ce but, parce que nous stipulons que, bien que la Compagnie du Grand Tronc soit nantie du capital-actions et ait le droit de l'engager pour se procurer des fonds, elle est tenue de détenir un titre prédominant de la majorité des actions. Or, la principale objection que l'on a soulevé contre la surcapitalisation des chemins de fer contre ce que l'on est convenu d'appeler la majoration des actions, est la relation que le capital-actions peut avoir avec les prix de transport des marchandises. Dans nos remarques de l'année dernière, qui ont été citées par l'honorable chef de l'opposition j'ai démontré cela.

J'ai dit que ces actions avaient été mises sur le marché, et qu'elles avaient donné lieu à de la spéculation. Les détenteurs de ces actions pourraient se présenter plus tard et prétendre que, pour la fixation des tarifs, on devra les considérer comme ayant donné pleine valeur pour ces actions, bien qu'en réalité une valeur moindre aurait été payée. C'est là en substance ce que j'ai dit. Il serait toujours préférable que nous pussions empêcher une compagnie de soulever des questions de ce genre. C'est pourquoi il eût été préférable de maintenir le contrat voté l'année dernière. Mais la Compagnie du Grand Tronc nous ayant dit qu'elle ne pouvait pas commencer les travaux à ces conditions, il restait au gouvernement à examiner si les amendements proposés étaient acceptables. Comment se fait-il que cette question de la capitalisation d'un chemin de fer soulève tant d'inquiétude chez le public pour ce qui a trait à la fixation des tarifs ? C'est parce que le pays a déjà vu ce qu'il en coûtait, lors du contrat intervenu entre l'ancien gouvernement et la Compagnie du Pacifique. On sait, en effet, que ce contrat contient une clause stipulant que les tarifs ne pourront pas être abaissés tant que le capital n'aura pas rapporté un certain intérêt. Il importait donc de savoir quel était le capital qui devait rapporter intérêt. Malheureusement, l'ancien gouvernement négligea de voir à ce détail, ou bien on n'y appela point son attention. C'est pourquoi dans le contrat du Pacifique il n'y a rien qui indique clairement ce qu'on entend par capital devant rapporter 10 pour cent avant que le gouvernement puisse intervenir pour la fixation des tarifs. Les cours de justice auront sans doute à s'occuper de cela avant longtemps. Pour toutes ces raisons, il est donc désirable qu'on avise à ce que ces malentendus ne se répètent pas. S'il y avait dans ce contrat une clause quelconque de 10 pour cent, le changement effectué ici dans ce contrat serait absolument vital et important. Mais je désire faire observer au comité qu'aucune clause de ce genre n'existe dans ce contrat. Alors que, pour ce qui est du chemin de fer du Pacifique, le droit du parlement de reviser les tarifs est limité et restreint par les termes du contrat, le parlement du Canada a ici pleins pouvoirs pour exercer un droit strict de réglementation sur les prix de transport de ce nouveau chemin de fer. Il s'ensuit donc, d'après les termes mêmes du contrat, que ces prix " seront réglés par le gouvernement du Canada, ou par tout tribunal que le parlement pourra créer pour cela." Le parlement a créé ce tribunal, qui est la Commission des chemins de fer. Le parlement peut, en tout temps, révoquer la loi créant la Commission des chemins de fer, et peut édicter toutes autres mesures qui lui sembleront nécessaires pour exercer son droit. Mais on devra ici remarquer qu'aucune limite n'est imposée dans ce contrat au droit de réglementation du gouvernement sur les tarifs. Voyons donc ce qui arrivera quand nous en serons à étudier cette question des tarifs. Supposons que la Compagnie du Grand Tronc vienne alors nous demander de lui permettre de réaliser intérêt sur ses actions ordinaires. J'admets volontiers que le contrat de l'année dernière nous offrait plus de garanties. Mais voyons, cependant, ce qu'il nous reste. Quand la Compagnie du Grand Tronc se présentera devant la Commission des chemins de fer, ou devant tout autre tribunal que le parlement pourra créer pour statuer sur la question des tarifs, le tribunal aura pleins pouvoirs pour fixer ces tarifs et s'enquérir des circonstances où chaque dollar du capital aura pu être mis sur le marché.

Et, par conséquent, si ce capital donne lieu à une telle spéculation qu'on puisse réclamer des dividendes sur des titres fictifs, c'est-à-dire qui ne seraient jamais entrés dans l'actif de ce chemin, nous ne sommes ici arrêtés par aucune clause de 10 pour cent, comme c'est le cas pour le chemin de fer du Pacifique; au contraire, pleins pouvoirs nous sont donnés, par l'entremise d'un tribunal créé par le parlement du Canada, pour nous

enquérir de tout cela et voir à ce que les tarifs ne puissent être fixés que suivant leur relation avec le capital réel de toute l'entreprise. Je crois que c'est là meilleure réponse à faire à mon honorable ami. Ce contrat a été certainement modifié de telle sorte que le Grand Tronc se trouve libre de faire de ses actions ce qu'il n'aurait pas pu faire l'année dernière. Il peut engager ces actions pour se procurer des fonds, et jusqu'à un certain point il peut y avoir ici un élément de spéculation. Et nous avons abandonné quelques-unes des restrictions imposées dans l'ancien contrat. Mais nous avions ici à considérer si les changements qu'on nous demandait étaient si importants qu'ils dussent engager le gouvernement à abandonner plutôt toute l'entreprise. Les conclusions auxquelles en est arrivé le gouvernement sont que, bien que le contrat actuel ne donne pas une satisfaction aussi entière que celui de l'année dernière, ce n'en était pas moins un excellent contrat, libre de tous les vices pouvant se trouver dans d'autres contrats, et que, pour ce qui en était des taux de transport, le gouvernement avait amplement et suffisamment protégé les intérêts du public en introduisant une clause qui n'est pas sensiblement modifiée, c'est-à-dire que les taux de transport devant, sans restrictions, être sujets en tout temps à la haute surveillance d'un corps quelconque créé par le parlement du Canada.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami le ministre des Finances emploie ici les mêmes arguments que ceux qui ont été invoqués l'autre soir par le ministre des Douanes. Il dit que le Grand Tronc a demandé ces changements, et que le gouvernement ne pouvait faire autrement qu'accéder à cette demande.

L'honorable M. FIELDING : Ou abandonner le projet.

M. R. L. BORDEN : Ou abandonner le projet. Eh bien, je suppose que nous devons répéter que nous avons plutôt lieu de nous estimer heureux que le Grand Tronc se soit montré aussi modéré dans ses demandes. Est-ce que les promoteurs du Grand-Tronc Pacifique ou du Grand Tronc sont les seules personnes au Canada avec lesquelles le gouvernement puisse négocier? Est-il absolument nécessaire qu'on en passe par leurs volontés? Cela en a tout l'air, s'il faut s'en rapporter aux arguments invoqués par le ministre des Douanes. Mais ce n'est pas à le point de vue où se sont placés les actionnaires du Grand Tronc, à leur assemblée, parce que nous voyons que le premier vice-président, M. Smithers, s'est exprimé comme suit :

Je puis vous assurer—et M. Hays confirmera ce que je dis—qu'il y a beaucoup de projets sur pied au Canada—comme du reste dans tous les pays neuf—qui n'attendent que l'occasion d'être mis à exécution, mais nous considérons que le projet que nous vous présentons aujourd'hui, et que nous avons beaucoup étudiée, est le meilleur moyen de combattre tous les autres ; et loin de vous attirer dans de nouveaux dangers, nous croyons qu'en sollicitant ici votre concours, nous allons pouvoir affirmer plus que jamais la situation du Grand Tronc, en faisant affluer à notre compagnie de nouvelles sources de trafic provenant d'une région où nous allons aussi apporter du trafic.

Il ne paraît pas, d'après ce qu'en disent elles-mêmes les autorités du Grand Tronc, qu'il y eût aucune raison spéciale de se plier à toutes les volontés de cette compagnie. Cependant, s'il faut s'en rapporter aux déclarations de deux ministres de la Couronne, c'est bien ainsi que les choses se sont passées. Mon honorable ami ne peut pas nous indiquer une seule raison qui puisse le justifier d'avoir changé d'attitude à cet égard depuis six mois. Il admet franchement que le contrat de l'année dernière était préférable. Alors, pourquoi le gouvernement ne l'a-t-il pas maintenu? Mon honorable ami a dit l'année dernière que si on permettait de spéculer avec ces titres l'intérêt public en souffrirait et qu'il s'ensuivrait une augmentation des tarifs.

L'honorable M. FIELDING : Je n'ai pas dit que tout cela arriverait. J'ai dit qu'on pouvait invoquer pour argument que cela pourrait arriver.

M. R. L. BORDEN : La personne que le gouvernement a mise à la tête de la commission des chemins de fer a affirmé que des titres surélevés ou majorés devaient inévitablement avoir pour conséquence une augmentation des taux de transport. Il a dit qu'il importe de ne pas oublier, en fixant ces tarifs, que nombre de naïfs détenteurs auront pu payer 100 cents au dollar pour ces titres, bien que ceux-ci eussent pu être tout d'abord purement nominaux. A cet égard, M. Blair s'est rangé à l'avis exprimé l'année dernière par le ministre des Finances, car celui-ci avait alors déclaré que si ces titres tombaient aux mains du gros public les droits de tous ces naïfs détenteurs ne seraient aucunement pris en considération, quand même les titres payés par ces détenteurs n'auraient représenté à l'origine aucune valeur monétaire.

Mon honorable ami a ajouté que le Grand Tronc a besoin de ces changements afin de lui permettre de se procurer des fonds. En examinant ce document de plus près, je ne vois pas qu'il y ait ici aucune obligation pour le Grand Tronc de se procurer ces fonds. Je sais bien que deux ministres de la Couronne ont parlé de cette obligation, mais peut-on vraiment mettre le doigt sur une stipulation quelconque de ce contrat qui nous montre cette obligation? Nous avons pris l'année dernière à ce sujet une attitude bien tranchée, et mon honorable ami le ministre des Finances, en faisant allusion à tout cela a évidemment essayé de jeter la Chambre sur une fausse piste. Nous avons

dit, l'année dernière, que le Grand Tronc devait payer ses titres au pair, et nous sommes toujours du même avis. Quand nous nous sommes ainsi exprimées, quelle réponse nous a-t-on donnée? On nous a répondu qu'il n'était pas nécessaire d'obliger la compagnie à payer ses titres au pair, pour la bonne raison qu'on ne permettrait pas à la compagnie de mettre ces titres sur le marché. Nous prétendons aujourd'hui, comme nous l'avons fait l'année dernière, que le Grand Tronc Grand Tronc dût payer ces titres au pair, Mais la majorité de la Chambre ne nous a pas donné raison, et on nous a servi, pour cette fin de non-recevoir, les arguments dont je viens de parler. Il n'était pas nécessaire, nous a dit le ministre des Finances que le Grand Tronc dût payer ses titres au pair, parce qu'il est obligé de garder ces titres en portefeuille durant les cinquante années de son bail, et qu'on ne lui permettra pas un seul instant de s'en servir pour des fins de spéculation. Le gouvernement a dit, par l'entremise du ministre des Finances et d'autres membres du cabinet, que c'était là une question qui affectait les intérêts du pays, et que nos objections seraient parfaitement fondées si le Grand Tronc était autorisé à mettre ces titres sur le marché ; mais que cette autorisation lui était refusée, toutes nos observations sur la nécessité de payer ces titres au pair restaient étrangères à la question, et que tout cela ne touchait en rien aux intérêts du pays. On a même été plus loin. On a ajouté que le Grand Tronc aurait été enchanté de voir disparaître cette clause, et qu'il en avait même demandé la disparition, mais que le gouvernement a refusé. Le gouvernement disait-on encore, avait tenu ferme pour défendre les intérêts du pays, et s'était opposé mordicus à ce que cette clause fût enlevée.

Mon honorable ami le ministre des Finances allègue encore que même avec le contrat de cette année le Grand Tronc se trouve avoir la haute main sur le Grand-Tronc-Pacifique. J'aimerais à savoir où l'on voit qu'il y ait ici quelques avantages. Le ministre des Finances ne nous a-t-il pas dit, et le premier ministre ne nous a-t-il pas dit aussi que le Grand Tronc avait surtout ses intérêts à Portland, qu'il avait dépensé pour ce terminus quelque chose comme $20,000,000 ou $25,000,000, et que tous ces intérêts le porteraient à amener les produits du Nord-Ouest à Portland au lieu de les diriger vers des ports canadiens?

En pareilles circonstances, à quoi bon donner à la Compagnie du Grand Tronc la direction de l'administration du Grand-Tronc-Pacifique ? Il y a $25,000,000 valant d'actions ordinaires. Le ministre de la Justice dit qu'il y a $20,000,000 valant d'actions privilégiées. L'affirmation du ministre n'est pas parfaitement exacte, car il est stipulé au contrat qu'il y aura $45,000,000 valant d'actions, dont $20,000,000 valant pourront être déclarées actions privilégiées par décision des actionnaires. Ces $45,000,000 d'actions pourront être cédées, à titre d'actions ordinaires, à la Compagnie du Grand Tronc, en retour de son concours financier. C'est la Compagnie du Grand Tronc qui aura la haute main. Ne serait-il pas préférable que le gouvernement conservât la maîtrisse dans l'administration de ce réseau ? En retour du concours financier qu'elle prête à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, la Compagnie du Grand Tronc recevra $25,000,000 valant d'actions ordinaires. Mais qui prête le plus puissant appui à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ? Est-ce la Compagnie du Grand Tronc qui garantit un quart des obligations ou bien le gouvernement qui en garantit les trois quarts ? Si la Compagnie du Grand Tronc, en retour de la garantie d'un quart des obligations nécessaires à la construction du chemin de fer, doit recevoir $25,000,000 d'actions ordinaires, pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas songé aux intérêts du peuple et proposé de transférer à l'Etat les trois quarts de ces actions au moins, au lieu de les attribuer à la Compagnie du Grand Tronc ? Je le demande, ne serait-il pas plus avantageux au pays que le gouvernement, en se faisant détenteur de la majorité des actions, gardât la haute main sur les affaires de la compagnie, au lieu de confier à perpétuité la direction et la gouverne de ces affaires à la Compagnie du Grand Tronc, qui possède un double terminus en pays étrangers, l'un à Chicago et l'autre à Portland ? En agissant ainsi, le gouvernement eût consulté les véritables intérêts de nos ports nationaux ; il aurait travaillé efficacement à atteindre ce résultat que nous appelons de tous nos vœux : l'acheminement des transports par les routes canadiennes et vers les ports maritimes canadiens, lorsque les marchandises sont destinées à l'exportation outre-mer. Voilà des considérations que personne n'a songé à développer, pas même le ministre des Finances qui s'est contenté de nous dire que lorsque la Compagnie du Grand Tronc décrète quelque chose, force est bien au gouvernement de se soumettre à ces décrets. Le gouvernement se trouvant dans l'impuissance d'entamer des négociations avec d'autres compagnies ou ne se souciant pas de le faire, force lui était ou d'annuler le contrat ou d'accéder aux vœux de la Compagnie du Grand Tronc, et, en présence des déclarations faites à la Chambre l'année dernière, le gouvernement n'a pu faire ces concessions sans porter un grave préjudice aux intérêts du peuple, relativement à la réglementation future des tarifs des chemins de fer.

Sir WILFRID LAURIER : L'année dernière, en présentant à la Chambre le contrat en discussion, nous avons déclaré que dans la pensée du gouvernement, la Compagnie du Grand Tronc doit avoir la direction de ce nouveau réseau transcontinental. La

Compagnie du Grand Tronc n'est certes pas la seule compagnie avec qui nous aurions pu négocier. Il y avait trois autres compagnies qui auraient probablement été bien aises de se charger de cette entreprise. Or, à notre avis,—et j'en appelle ici à l'impartial jugement de la Chambre—de toutes les compagnies avec lesquelles nous aurions pu conclure ce traité, la Compagnie du Grand Tronc est celle qui l'emporte sans conteste et qui offre les meilleures garanties au peuple canadien. Et pourquoi ? C'est que la Compagnie du Grand Tronc a non seulement devancé toutes les autres compagnies dans la construction des voies ferrées en Canada, mais elle est aujourd'hui solidement assise dans les deux plus grandes provinces du pays, et mieux que toutes les autres compagnies avec lesquelles nous aurions pu négocier, elle est en mesure de se diriger de l'est du pays vers le Nouveau-Canada qui est en voie de développement au Nord-Ouest. Voilà la pensée que nous a inspiré ce projet.

J'aborde maintenant l'objection soulevée par le chef de l'opposition (M. R. L. Borden). L'honorable député ne saurait révoquer en doute l'exactitude de mes allégations; mais, s'écrie-t-il, la Compagnie du Grand Tronc est, dans une certaine mesure, une compagnie étrangère, ayant un terminus à Chicago et sa tête de ligne à Portland. J'en conviens. Aussi avons-nous eu soin de stipuler au traité que le gouvernement et le parlement du Canada ne prêteraient leur concours financier à la Compagnie du Grand Tronc que si elle devient une compagnie canadienne, dont la situation serait bien assise non seulement dans les ports du Saint-Laurent, mais en outre dans les ports maritimes canadiens sur l'Atlantique. Voilà une stipulation qui tourne au plus grand avantage du Canada. Toutefois, au cours des négociations subséquentes, la compagnie nous ayant demandé de lui accorder de nouvelles concessions et ces demandes nous ayant paru légitimes, force nous a été d'en tenir compte. Mais, s'écrie l'honorable député, la compagnie a fait la loi au gouvernement et celui-ci n'a eu qu'à s'incliner. C'est là un argument artificieux, et pour toute réponse, nous soumettons au jugement de la Chambre les concessions consenties par le gouvernement. On a beau dire que le gouvernement subit la loi ; la réponse, le critérium à appliquer ici, c'est de constater si ces concessions sont, oui ou non, légitimes. Si elles sont légitimes, cela prouve que le gouvernement n'a pas subi la loi; si elles sont illégitimes, force nous serait alors d'avouer que nous avons sacrifié les intérêts du pays et que le gouvernement a subi la loi. Je soumets loyalement la question à la Chambre qui décidera si les concessions consenties par le gouvernement, surtout sur ce point, sont oui ou non légitimes. L'année dernière, à l'époque de l'élaboration du contrat, les membres fondateurs de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, avec qui nous traitions, s'engagèrent d'avance à obtenir de la Compagnie du Grand Tronc qu'elle ferait certaines choses. Un des articles du contrat porte :

Nonobstant les dispositions de la présente loi ou du contrat, Sa Majesté le Roi, agissant pour le Canada, ne sera pas tenue ou obligée d'accomplir, remplir ou mettre à exécution aucune des conventions, entreprises, conditions ou stipulations contenues dans le contrat de la part de Sa Majesté, agissant comme susdit, à moins que la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada ne convienne et n'arrête et tant qu'elle ne sera convenue et n'aura arrêté comme suit avec Sa Majesté, agissant comme susdit :

(b.) Qu'elle acquerra et prendra des actions ordinaires de la Compagnie du chemin de fer "le Grand-Tronc-Pacifique," jusqu'à concurrence d'au moins $24,900,000, ainsi qu'il est stipulé à l'article 27 du contrat.

J'appelle l'attention de la Chambre sur ce traité que nous avons conclu l'année dernière. Ce n'est pas avec la Compagnie du Grand Tronc que ce contrat est intervenu, mais avec les membres de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Ils prirent alors l'engagement d'obtenir de la Compagnie du Grand Tronc qu'elle acquerrait et détiendrait ce montant des actions ordinaires de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Quand la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique fut obligé d'exécuter ce contrat, de souscrire et de prendre ces actions, elle nous fit observer—et je laisse aux députés de la droit et de la gauche le soin de dire si cette proposition est légitime—que cette convention allait au delà des besoins urgent de la situation. Nous avions le devoir de protéger le public dans la mesure du possible et il était légitime que nous fissions tout en notre possible pour atteindre cette fin. La Compagnie du Grand Tronc nous représentait donc qu'il n'y avait nulle urgence d'aller aussi loin, pour réaliser l'objectif visé par le gouvernement : la protection de l'intérêt public. Dans la pensée du gouvernement, la Compagnie du Grand Tronc doit avoir un intérêt directeur dans la nouvelle compagnie. Je laisse à la Chambre et au peuple le soin de juger si l'attitude que nous avons prise est marquée au coin de la sagesse. A mon avis, le gouvernement a fait ici acte de sagesse et l'opinion publique approuve notre attitude. Quoi qu'il en soit, l'année dernière, dans la pensée du gouvernement, la Compagnie du Grand Tronc devait avoir un intérêt prédominant dans cette nouvelle entreprise ; et afin de réaliser cet objectif, nous avons stipulé au traité que non seulement elle ferait l'acquisition des actions ordinaires, mais les détiendrait et les conserverait en caisse pendant la période des cinquante années, assignée pour la durée de la concession.

Voilà pour l'un des aspect de la question. Mais la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique nous a fait une autre représentation et je laisse à la Chambre le soin de se prononcer à cet égard et de dire si cette proposition

est, oui ou non, légitime. Pourquoi, nous ont dit ces messieurs, pourquoi nous forcer à garder en caisse ces actions de la compagnie, au lieu de nous permettre de les utiliser comme le font les autres compagnies à l'égard de leurs actionnaires ? Pourquoi ne les appliquerions-nous pas aux besoins de l'entreprise, s'il se présente des occasions favorables à leur utilisation ? Si nous sommes en lieu de les utiliser afin de nous procurer les fonds voulus pour l'entreprise, pourquoi ne pas nous autoriser à la faire ? Sinon, autant vaudrait remplir notre caisse de pierres, que d'enfouir ces titres dans notre caisse, puisque nous ne sommes autorisés ni à vendre les actions ni à les engager, ni à effectuer l'emprunt à même ces titres. A cela nous avons répondu : Nous tenons à ce que vous gardiez la direction de la compagnie, et nous ne voulons pas que vous spéculiez sur les actions : voilà la raison d'être de cette stipulation insérée au traité. A coup sûr nous avons fait concession légitime à la compagnie, en lui disant : Nous vous autorisons à utiliser une partie de ces actions, et cela afin de vous aider à trouver les fonds voulus sur le marché financier pour l'exécution de l'entreprise ; mais vous devrez toujours détenir un nombre suffisant d'actions, afin d'obéir à l'esprit du traité, et dans ce but, diriger l'administration de la compagnie. Je fais de nouveau appel au jugement de la Chambre et à son esprit de justice : n'est-ce pas là une concession légitime ? S'il nous était impossible de prouver sa légitimité, nous serions dignes de censure.

A mon avis, cette concession n'a rien que de légitime ; car, forcer la compagnie à immobiliser toute cette partie de son actif, et à garder en caisse ces actions, c'eût été dépasser le but que nous visions. Mais, s'écrie ici le chef de l'opposition, c'est le bouleversement absolu de votre système ! Non, nous ne bouleversons nullement notre système ; il demeure, cette année, précisément ce qu'il était l'année dernière. Il est vrai, nous avons modifié l'esprit et la lettre du traité ; mais pourquoi ne pas faire cette concession légitime ? Le ministre des Finances a fait connaître à la Chambre les mobiles qui ont porté le cabinet à adopter le système que nous avons annoncé l'année dernière et auquel nous adhérons encore. Si nous avons inséré cette stipulation au contrat, l'année dernière, c'est que nous tenions à empêcher la spéculation sur les actions.

M. le président, il faut bien que la Compagnie du Grand Tronc se procure les capitaux voulus pour mener à bonne fin cette entreprise. Elle serait impuissante à construire la section de Winnipeg à l'océan Pacifique avec la seule garantie du gouvernement ; car cette garantie ne couvre que les trois-quarts du coût de construction de cette partie du réseau. En outre, la compagnie doit encore s'adresser au public pour trouver les fonds voulus pour l'outillement du réseau et elle ne peut y réussir que de deux façons, soit par l'émission d'obligations, soit par l'obtention de capitaux par la vente de leurs actions.

Grâce aux méthodes que nous avons adoptées, la compagnie sera en mesure de s'adresser au marché financier et d'en obtenir des fonds pour la construction des travaux du premier établissement. En lui refusant cette concession, nous l'aurions placée dans une situation des plus embarrassantes ; nous aurions aggravé les difficultés qui se rencontrent dans l'exécution d'une entreprise de ce genre. En faisant ces légères concessions, nous avons maintenu au traité toutes les sauvegardes voulues pour la protection du public, tout en accordant à la compagnie plus de latitude pour la réalisation de l'objectif qu'elle a en vue.

M. TARTE : Eussé-je été dans la situation de M. Hays, j'aurais suivi la ligne de conduite qu'il a adoptée : j'aurais essayé d'améliorer ma situation. Je ne voudrais pas affirmer que le gouvernement, au point de vue où il s'est placé, a commis une grave erreur en modifiant l'article en délibération. Le gouvernement veut que la Compagnie du Grand Tronc garde la direction de la nouvelle entreprise. Voilà ce qu'il nous a déclaré l'année dernière et ce qu'il déclare encore cette année. Voilà son système bien arrêté et le premier ministre vient de le réaffirmer aujourd'hui même. J'ai quelque peu étudié la carte de ce continent, du Canada et des Etats-Unis, surtout lorsque j'étais ministre des Travaux publics. Que le premier ministre veuille bien jeter un coup d'œil sur cette carte et il constatera que la Compagnie du Grand Tronc possède et exploite une ligne américaine, de Chicago à Buffalo et Portland. La Compagnie du Grand Tronc vient d'effectuer une convention avec la Compagnie du Wisconsin Central, afin d'obtenir accès à Saint-Paul. Cette convention est définitivement conclue, et à l'heure qu'il est, elle est en plein fonctionnement. La Compagnie du Wisconsin Central possède un embranchement qui dessert Ashland, à 76 milles de Duluth. Le premier ministre, j'espère, accueillera mes paroles dans l'esprit même qui me les inspire et qui me porte à lui adresser ces observations. Bientôt, nous serons tous disparus, et dans une dizaine d'années il ne restera qu'un petit nombre d'entre nous dans cette enceinte parlementaire. Les plus âgés au moins n'y figureront plus. Mais la carte du pays sera alors ce qu'elle est aujourd'hui ; elle ne saurait se modifier. Les directeurs de la Compagnie du Grand Tronc, sir Charles Rivers-Wilson et M. Hays seront peut-être partis pour un monde meilleur—ou un monde pire que celui-ci, je ne saurais dire. Les membres du cabinet actuel et leurs successeurs seront peut-être disparus, mais les distances demeureront ce qu'elles sont aujourd'hui. Il n'y a que 76 milles de Duluth à Ashland. De Duluth à Chicago, il n'y a que 500 milles

et de Winnipeg à Duluth en ligne droite, il n'y a que 360 milles. La Compagnie du Grand Tronc pourrait très facilement construire, au cours d'une année ou deux, un chemin de fer de Winnipeg à Duluth, si elle ne réussit pas à faire des conventions avec M. Hill ou avec les autres compagnies. Il se dégage de l'étude attentive de la carte des enseignements forts intéressants, surtout au point de vue des intérêts canadiens. Je suis l'ami de la Compagnie du Grand Tronc : je l'ai toujours été : j'admire l'énergie de ses directeurs. Je le répète, les directeurs de cette compagnie peuvent disparaître demain même, mais la carte restera toujours la même.

La distance entre Winnipeg et Moncton sur le réseau national que le gouvernement demande à la Chambre et au pays d'approuver sera de 1900 milles, en chiffres ronds. Combien coûtera la construction de ce réseau? Je ne crois rien exagérer en affirmant que ce chemin de fer coûtera au moins $50,000 le mille, mais ils exigeront tout de même 3 pour cent d'intérêt en conformité des stipulations du contrat. Si le gouvernement tient à abaisser les prix de transport au point que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique soit dans l'impuissance d'exploiter la ligne, où puisera-t-elle les recettes voulues pour le paiement de l'intérêt? Ce serait se bercer d'une illusion que de croire que ce grand réseau de chemins de fer pourra concurrencer les chemins de fer américains et le Grand Tronc lui-même avec son outillage actuel. Je le répète, la Compagnie du Grand Tronc possède et exploite une ligne de Chicago à Buffalo et Portland, ligne à voie double sur presque tout son parcours. En construisant une ligne, ou en faisant une convention avec la Compagnie du Wisconsin Central ou avec M. Hill, elle obtiendra un raccordement avec son propre réseau à Chicago, ce qui réduit à moins de 900 milles la distance de Winnipeg. La Compagnie du Grand Tronc n'aura donc, en chiffres ronds, que 900 milles à parcourir pour atteindre, à Chicago même, son réseau de chemins de fer américains. Je vais élucider ma pensée. La Compagnie du Grand Tronc possède un double réseau. Elle a d'abord son réseau américain qu'elle doit exploiter d'une façon rémunératrice. La ligne de Portland seule lui a coûté au delà de $25,000,000, et force lui est bien d'en faire une exploitation lucrative. Outre cette ligne entre Chicago, Buffalo et Portland, la Compagnie du Grand Tronc exploite son réseau canadien. Une des plus importantes artères de ce réseau canadien, est l'embranchement de Midland. Six mois avant ma sortie de charge, de concert avec le premier ministre j'avais entamé des négociations avec M. Hays pour l'engager à s'entendre avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, afin que les deux compagnies travaillassent de concert, de Midland aux eaux du Saint-Laurent. Dans le but de réaliser cet objectif, je m'employai de telle sorte auprès des commissaires du port de Montréal qu'ils donnèrent à la Compagnie du Grand Tronc l'emplacement pour la construction d'un élévateur, d'entrepôts, etc. Quant à l'embranchement de Midland, il sera parfaitement indépendant du chemin de fer du Nord auquel le premier ministre attache tant d'importance. Je tiens autant que tout autre homme public canadien à la construction d'une ligne à travers la province de Québec. Mais il ne s'agit point de cela. La construction d'une ligne de 1900 milles de parcours, n'améliorera pas la situation, s'il nous est impossible de concurrencer les lignes existantes. Le premier ministre voudrait-il bien mûrement examiner la question ? Est-il d'avis que la Compagnie du Grand Tronc qui exploite déjà une ligne de Chicago à Portland, ligne de premier ordre, tiendra à ce que ses transports se dirigent vers ce réseau du Nord qu'on nous demande d'approuver? En outre, ne l'oublions pas, ce n'est pas la Compagnie du Grand Tronc qui sera propriétaire de ce réseau.

La Compagnie du Grand Tronc aura la haute main sur les affaires de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, mais son principal intérêt, ses maîtresses préoccupations financières se concentreront sur ses autres lignes. Je tiens donc à ce qu'on m'éclaire sur ce point qui est, à mes yeux de la plus haute importance.

N'oublions pas le dualisme de la Compagnie du Grand Tronc. Elle possède son réseau américain que le Canada a contribué à établir. Relisant ces jours derniers certains discours prononcés à Montréal en 1849 par sir George Etienne Cartier et Sir John Rose, hommes d'Etat éminents, je constatai qu'ils en pressaient les citoyens de Montréal d'accorder des subventions à la Compagnie du Grand Tronc pour l'aider à établir sa ligne jusqu'à Portland. Voilà qui montre bien les vicissitudes des choses humaines. Cela nous fait voir, en outre, qu'on ne saurait user de trop de prudence en pareille matière. Je tiendrais à obtenir quelques éclaircissements sur la question que j'ai soulevée et qui est de la plus haute importance à mes yeux. Cette question n'a peut-être pas le mérite de la nouveauté, mais je tiens à la bien mettre en relief, dans la mesure de mes forces. Voilà un réseau de 1,000 milles de parcours qui, pendant nombre d'années, traversera une solitude, et je ne conçois pas qu'il soit possible d'engager la Compagnie du Grand Tronc à diriger ses transports vers cette ligne, au détriment de ses lignes déjà établies. Nous avons d'autres intérêts à consulter que ceux de la Compagnie du Grand Tronc. Le premier ministre affirme que le gouvernement conservera le droit de réglementer les prix de transport. Eh bien ! si nous abaissons les tarifs au point de rendre

l'exploitation du réseau peu rémunératrice, force sera au pays de servir l'intérêt. A mon avis le pays devra payer cet intérêt, non pas pendant dix ans mais pendant vingt-cinq ans. Cependant, si ce chemin de fer répondait à des besoins de première urgence, je consentirais volontiers à ce que le pays payât l'intérêt pendant un plus grand nombre d'années que celui stipulé au contrat. Mais telle n'est point l'objection que je tiens à formuler. L'argument que je veux mettre en plein relief, c'est que, malgré la dépense énorme de deniers publics qu'on nous demande de sanctionner aujourd'hui pour l'établissement de ce réseau, le pays n'obtiendra pas une route commerciale dans la véritable acception du mot. En effet, les routes mieux outillées et plus économiques donneront le coup de grâce à cette route, à moins que nous ne consentions à l'exploiter à perte, et cela à perpétuité. La Compagnie du Grand Tronc tiendra sans doute à diriger la plus grande quantité possible de transports vers ses propres lignes. Il existe d'autres lignes de chemins de fer, et je le répète, jetons un regard sur la carte. Il y a dans cette Chambre bon nombre de députés qui ont l'entente des affaires. Supposons qu'un commerçant achète un chargement de blé à Winnipeg ou à Brandon; la première question que lui pose le marchand de grain est celle-ci : Combien m'en coûtera-t-il pour expédier ce blé au marché de Liverpool ? Les chemins de fer américains, parfaitement outillés, sont là tout prêts à faire la concurrence. Cependant, la question des chemins de fer américains, si bien outillés qu'ils soient, n'est pas la seule que le premier ministre ait à résoudre. Il se dresse un autre problème devant lui : celui des voies navigables. Combien coûtera le transport d'un boisseau de grain vers Québec ou Moncton ? Combien coûtera le transport d'un boisseau de grain vers le littoral par les chemins de fer américains et par les voies navigables des Etats-Unis ? Que font actuellement nos amis de la république voisine ? Non contents de perfectionner d'année en année l'outillage de leurs réseaux de chemins de fer, ils modifient tout le réseau de leurs voies navigables. Ils vont consacrer cent millions de dollars à l'approfondissement et à l'élargissement du canal Erié. Ce canal sera un concurrent formidable. Au cours de l'état, il est possible que nous puissions soutenir la concurrence de ces voies navigables des Etats-Unis, en utilisant nos propres voies fluviales, si nous continuons à en perfectionner l'outillage, comme nous le ferons, je l'espère. Si on envisage le nouveau réseau qu'il s'agit de créer comme concurrent possible des voies navigables américaines, j'affirme qu'on ne saurait espérer en retirer de sérieux avantages. Il n'est pas un seul honorable député entendu en affaires qui oserait affirmer ici que la création de ce nouveau réseau nous mettra en mesure de soutenir la concurrence les voies navigables des Etats-Unis ou même de nos propres voies navigables. Ce que je demande instamment, c'est qu'on n'engage pas le crédit du pays dans cette entreprise, ce qui nous fera perdre un temps précieux qu'il importe de consacrer au développement et à l'amélioration de nos voies navigables. Je viens de parler du canal Erié. Les travaux se poursuivent actuellement.

Sir WILFRID LAURIER : Non.

M. TARTE : Il a été voté un crédit de $100,000,000.

Sir WILFRID LAURIER : Il reste à faire ratifier ce crédit par le peuple de l'Etat de New-York.

M. TARTE : La législature a voté le crédit et il a été ratifié.

Sir WILFRID LAURIER : Quand ?

M. TARTE : Il y a quatre ou cinq mois. Il a été nommé cinq commissaires, dont trois appartiennent au parti républicain et deux au parti démocratique ; preuve que les Américains entendent bien les affaires. Ils n'envisagent pas la question au point de vue de l'intérêt des partis politiques, puisqu'ils ont nommé des commissaires se réclamant des deux partis. Trois ingénieurs franchement républicains et deux ingénieurs franchement démocrates. Les travaux commenceront incessamment. La route canadienne voit se dresser devant elle une autre rivale qui devient de plus en plus formidable: c'est la route du Mississipi. L'année dernière, un énorme volume de transports de grain et de farine s'est dirigé vers le golfe du Mexique. La ville de Chicago qui a consacré environ quarante millions de dollars à la construction d'un canal d'égout offre en ce moment au gouvernement des Etats-Unis à titre gratuit tous ces travaux, pourvu que le gouvernement fédéral prenne ces travaux à sa charge et les complète, de façon à en faire une voie navigable d'entier parcours vers le golfe du Mexique. Je le répète, que le premier ministre veuille bien accueillir mes paroles dans l'esprit même qui me les inspire. Si les citoyens de l'Etat de New-York et de l'est des Etats-Unis poussent avec tant de vigueur l'amélioration du canal Erié, c'est qu'ils redoutent la concurrence de ce débouché, bien outillé. Force nous sera de concurrencer ces deux voies navigables dotées d'un outillage perfectionné. Est-il un seul homme entendu en affaires au pays qui oserait, au risque de sa réputation, affirmer que ce réseau septentrional que nous discutons en ce moment, sera en mesure de concurrencer, au point de vue commercial, les voies navigables américaines. Je n'en disconviens certainement pas, le gouvernement agit, sans doute, avec une entière bonne foi. La chose ne saurait faire doute, le cabinet met son avenir en jeu, et les hommes publics ne risquent pas ainsi leur réputation, pour une entreprise en laquelle ils n'ont pas foi.

Voilà qui est bien entendu. Les ministres ou quelques-uns d'entre eux, du moins, ont foi dans ce projet, et je suis porté à croire que quelques-uns de leurs collègues sont sceptiques à l'endroit de cette mesure. Je le sais, il y a de puissants arguments qui militent en faveur de cette question au point de vue de la colonisation de ce pays. Je le sais, on peut faire valoir de puissants arguments à l'appui de ce projet, au point de vue des avantages qui en résulteraient pour la colonisation du pays.

M. LEMIEUX : Très bien.

L'honorable M. TARTE : Je suis disposer à prêter l'oreille aux arguments qu'on pourrait formuler sur ce point ; mais au point de vue commercial, je prétends que cette entreprise ne peut soutenir la critique. Les partisans de ce projet ne sauraient prétendre à bon droit que, par ce projet, on réussira à diriger les transports canadiens vers les voies canadiennes.

Si le premier ministre et ses collègues voulaient proposer au cours de cette session, une mesure tendant à perfectionner l'outillage de nos voies navigables canadiennes, de façon à ce qu'elles puissent soutenir la concurrence des voies fluviales que les Etats-Unis sont en train d'améliorer, alors, j'en conviendrais, il nous proposeraient une mesure de grande importance au point de vue national. Mais si nous restons les bras croisés, si nous piétinons sur place dans l'espoir, que le Grand-Tronc-Pacifique transportera les produits de l'ouest vers les provinces maritimes, non seulement gaspillerons-nous les deniers publices, mais nous verrons notre commerce nous échapper, et par dessus le marché, nous aurons perdu un temps précieux. Je ne me place pas ici au point de vue des intérêts de clocher. J'ai fait une étude approfondie et consciencieuse de la question et, je le sais, le seul moyen de soutenir la concurrence de nos voisins, c'est de marcher sur leurs propres brisées, en perfectionnant notre réseau de voies navigables, tout en améliorant notre réseau de chemins de fer. La géographie du pays milite en notre faveur; Québec et les principales villes des provinces maritimes accapareront toujours plus de transports par voie fluviale que par rail. La route du Saint-Laurent est une route commerciale naturelle ; les Américains le savent, et voilà pourquoi ils tentent de si héroïques efforts pour perfectionner leurs voies navigables. Nous sommes une jeune nation ; nous ne sommes pas aussi puissants que nos voisins ; mais nous nous développons rapidement, et nous comprenons mieux que jamais notre situation.

Je tiens de nouveau à faire observer au premier ministre qu'il ne sera jamais possible de réglementer les prix de transport au moyen de ce réseau transcontinental. Il est impossible de transformer en route commerciale ce chemin de fer septentrional. Nos collègues du Nord-Ouest le savent parfaitement, force leur sera bien d'utiliser les grands lacs à titre de débouché pour leurs produits et ils le savent aussi, il leur faudra utiliser les débouchés canadiens ou les voies américaines. L'utilisation qu'ils feront des voies canadiennes ou des débouchés américains sera subordonnée à la question de savoir quelle est la plus économique des routes. Demain même, la Compagnie du Grand Tronc pourra construire un chemin de fer entre Duluth et Winnipeg, ou bien faire une convention avec M. Hill, et si les prix de transport fixés sous l'empire de cette convention sont inférieurs à ceux des routes canadiennes, cette dernière route verra les transports dévier vers les routes américaines. La chose ne saurait faire doute. Je n'ai aucun blâme à adresser à la Compagnie du Grand Tronc ; sa situation géographique assure la prépondérance à ses intérêts aux Etats-Unis ; et le Canada a participé à l'établissement du réseau actuel du Grand Tronc. A cette époque, le régime de la confédération n'était pas encore établi et nous étions loin de former une nation homogène ; mais aujourd'hui cette homogénéité nationale existe. Le premier ministre affirme qu'il veut donner la direction de l'enterprise à la Compagnie du Grand Tronc, et je dois l'avouer, je n'ai jamais compris et je ne comprends pas encore le sens de ces paroles. La Compagnie du Grand Tronc est une puissante organisation dirigée par des hommes énergiques. Quand nous serons tous disparus de la scène de ce monde, la Compagnie du Grand Tronc continuera à se préoccuper de ses dividendes et des meilleurs moyens à prendre pour obtenir des rendements rémunérateurs.

Je voudrais me tromper dans mes prévisions en déclarant que la Compagnie du Grand Tronc, dans son propre intérêt, devra diriger une forte partie des transports de l'ouest canadien vers son réseau américain D'autre part, en améliorant nos voies navigables, en encourageant les chemins de fer qui se dirigent vers la baie Georgienne et le Saint-Laurent, nous sommes en lieu d'espérer que la Compagnie du Grand Tronc dirigera un fort volume de ses transports vers les ports maritimes canadiens. C'est dans cette pensée que quelques années avant ma sortie de charge, j'avais communiqué au premier ministre un document public—non pas un document de nature confidentielle—où je recommandais, entre autres choses, que le gouvernement fédéral prit à sa charge la dette du port de Montral et qu'il perfectionnât l'outillage de ce port, de façon à répondre aux besoins du commerce qui lui est réservé. Etablissons de nouveaux élévateurs à Montréal, à Lévis et à Québec, et alors, au cours de l'automne, les steamers effectuant le transport du grain feront pour les ports canadiens ce que les steamers de ce genre accomplissent pour les ports américains. Les céréales s'accumuleraient et le chemin de fer Intercolonial ainsi que le nouveau réseau, s'il est jamais construit, auraient force transports à effectuer au cours de l'hi-

ver. Ne l'oublions pas, nous avons sept mois de commerce d'été, au cours desquels les chemins de fer ne sauraient concurrencer les voies navigables. Qui oserait affirmer qu'un chargement de grain quittant Brandon ou Winnipeg, au cours de l'été, se rendrait à Québec ou à nos ports des provinces maritimes, entièrement par rail? Jamais pareille chose ne se réalisera : en été, les transports de grain se feront par voie navigable, ou par la voie mixte. Ce chemin de fer transcontinental, partant de Winnipeg se dirigera sur Québec et Moncton, en traversant un pays qui n'est pas encore colonisé. Le territoire traversé par ce chemin de fer renferme, je l'espère, des terres de bonne qualité, bien que nous n'ayons pas encore de renseignements à cet égard. S'il existe des terres de bonne qualité propres à l'exploitation agricole, ce pays se développera dans le cours du temps. Mais pendant nombre d'années, il n'existera pas de trafic local dont ce chemin de fer pourra bénéficier. Combien se transportera-t-il de millions de boisseaux de grain entièrement par rail, au cours de l'hiver? Aujourd'hui au cours de l'hiver, ni les chemins de fer américains, ni les chemins de fer canadiens ne transportent de grandes quantités de grain, destiné à l'exportation ; car ces transports ne sont pas rémunérateurs.

Je ne saurais trop fortement appuyer sur ce point : il est impossible de transformer cette route en voie commerciale pour les transports d'entier parcours de l'ouest vers l'est et de l'est vers l'ouest. Voici donc le seul parti qui nous reste à prendre. Si nous tenons à ce que la Compagnie du Grand Tronc ne dirige pas tous ses transports de l'ouest canadien vers les ports américains, force nous sera d'améliorer nos voies navigables, de façon à engager la Compagnie du Grand Tronc, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, la Compagnie de chemin de fer Canadien du Nord, et même les grandes compagnies de chemins de fer américains à acheminer leurs transports vers notre route, parce qu'elle est la plus économique. Je me suis abstenu jusqu'ici de prendre part à ce débat, mais je tenais à exposer, dans la mesure de mes forces, mes vues sur les moyens de réaliser l'objectif que nous avons tous à cœur, et cet objectif, c'est de garder notre trafic au pays même et d'attirer vers notre propre route les transports des centres américains, chose d'autant plus facile que notre route canadienne est la plus courte. De l'extrémité du lac Supérieur jusqu'à Liverpool, la distance se trouve abrégée de 600 milles par la route canadienne. Améliorons donc nos voies navigables, sans toutefois oublier nos chemins de fer. Si nous perfectionnons l'outillage de nos voies fluviales, de façon à les faire coopérer avec notre réseau de chemins de fer, nous réussirons indubitablement à conserver notre commerce et à améliorer notre situation ; mais si nous comptons sur ce nouveau réseau pour réaliser cet objectif, nos efforts aboutiront certainement à l'avortement. M. le président, je dois présenter mes excuses à la Chambre pour avoir dépassé les limites que je m'étais tracées au début.

M. T. O. DAVIS (Saskatchewan) : M. le président, comme je n'ai pas encore pris part au débat, je tiens à donner la réplique à l'honorable député qui m'a précédé. L'exposé de faits qu'il nous a présentés n'a certainement pas le mérite de la nouveauté. L'honorable député (M. Tarte), à temps et à contre-temps, n'a cessé de préconiser les voies navigables à l'encontre des chemins de fer. Ses conclusions, toutefois, ne sont pas légitimes, et cela pour la bien simple raison qu'il ne tient pas compte du fait que les moissons du Nord-Ouest ne viennent à maturité qu'à une époque tardive, et que la saison est déjà fort avancée, lorsque nous commençons le battage des grains. Avant que nos grains soient prêts pour l'expédition, la période de navigation est close et force est bien à nos cultivateurs de faire l'entreposage de leur grain pendant six mois à la tête des lacs. Ici je tiens à informer l'honorable député, s'il ignore le fait, que l'emmagasinage des grains à la tête des lacs revient au moins à six centins le boisseau.

M. TARTE : L'honorable député me permettrait-il de lui poser une question ? Combien a-t-on emmagasiné de millions de boisseaux de grain, l'hiver dernier, dans ces élévateurs ?

M. DAVIS : Il importe peu de savoir le chiffre précis de boisseaux de grain entreposés à la tête des lacs, l'hiver dernier ; qu'il suffise de dire qu'au cours de l'hiver on y a emmagasiné des millions de boisseaux de grain. Si nous avons foi dans le grand développement qui doit se réaliser dans ce pays, il faut croire que dans un avenir rapproché il se produira des centaines de millions de boisseaux de grain chaque année Dans les conditions mêmes les plus favorables, il ne serait guère possible de transporter plus de la moitié de la récolte du Nord-Ouest au cours de la saison de navigation. Il faudrait donc emmagasiner le reste de cette récolte à la tête des lacs pendant six mois, et cela au coût de six ou sept centins le boisseau pour les producteurs. En outre, ces producteurs seraient ainsi dans l'impuissance de bénéficier de la hausse qui pourrait se produire sur le marché au cours de l'hiver. Du reste, ce n'est pas seulement le commerce de grain du Nord-Ouest dont il nous faille tenir compte. Il y a dans ce pays une vaste étendue de terres à pâturage, et notre commerce de bestiaux prendra d'énormes proportions dans l'avenir. Ces transports ne sauraient s'effectuer par la voie des canaux. Il ne faut pas l'oublier non plus, la population du Nord-Ouest s'accroît par grandes enjambées, et avant longtemps cette population atteindra un chiffre considérable. L'honorable député suppose-t-il que ces popula-

tions se résigneront à n'exploiter leur commerce que pendant six mois de l'année ? Pense-t-il que nos concitoyens attendront que les canaux soient ouverts à la navigation, pour exploiter leur commerce ? C'est durant l'hiver que les approvisionnement destinés à l'Ouest s'importent au pays. Si nos marchands attendaient l'ouverture de la navigation, le commerce du printemps serait déjà fini à cette époque. Les populations de l'Ouest tiennent à consommer les produits des fabriques de Québec et d'Ontario, et c'est durant l'hiver que ces articles s'importent au pays. S'il était impossible d'expédier nos grains au cours de la période de navigation, l'argumentation de l'honorable député aurait peut-être sa raison d'être; mais il sait parfaitement qu'il en est tout autrement. Il prétend que la Compagnie du Grand Tronc serait en mesure d'établir un raccordement direct avec Duluth, mais il le sait, sans doute, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique exploite maintenant une ligne de chemin de fer vers Duluth. J'ignore quelle attitude l'honorable député veut prendre. Je ne sais s'il approuve ou s'il condamne la proposition du chef de l'opposition. S'il approuve cette proposition, son argumentation n'est guère logique puisqu'il affirme que la Compagnie du Grand Tronc paye trois pour cent sur ses obligations. Où la Compagnie puisera-t-elle les capitaux voulus pour payer cet intérêt, si on lui enlève ses transports ? A mon avis, si la proposition formulée par le chef de l'opposition l'emportait, et que le gouvernement construisît un chemin de fer comme celui proposé par l'honorable député, l'exploitation de ce réseau serait fort dispendieux. En pareilles circonstances, nous nous exposerions à des risques bien plus sérieux, car la Compagnie du Grand Tronc est intéressée dans le projet du gouvernement et elle est tenue de payer trois pour cent sur le coût du réseau; d'autre part s'il s'agissait d'un chemin de fer d'Etat, en présence des enseignements qui se dégagent de l'exploitation de l'Intercolonial, il serait impossible de dire si l'exploitation du réseau serait lucrative. L'année dernière, il nous a proposé d'acheter un chaînon important du réseau de la Compagnie du chemin de fer du Canadien du Pacifique, et je ne sache point qu'il ait changé d'avis à cet égard. Mais à quoi aboutirait cette proposition ?

Où irait tout ce trafic que le Canadien du Pacifique transporte aujourd'hui de la Chine et du Japon ? Passerait-il par les voies canadiennes ? Mon honorable ami reconnaîtra, je pense, que si l'on enlevait un tronçon vers le centre du réseau du Canadien du Pacifique, ce trafic s'en irait à Duluth par la ligne du Sault de ce même chemin de fer, et s'écoulerait par les Etats-Unis. J'imagine que la proposition de l'honorable chef de la gauche, si elle était adoptée, aurait cet effet L'honorable député paraît avoir modifié sa proposition, cette année. L'année dernière, il ne s'est pas prononcé carrément en faveur du régime des chemins de fer de l'Etat; mais, cette année, lui et quelques-uns de ses partisans se sont déclarés favorables à ce régime. Quand l'honorable député de Winnipeg (M. Puttee) proposa une résolution, l'année dernière, en vue de l'établissement d'un tel régime, plusieurs de ces messieurs qui préconisent aujourd'hui l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, ne voulurent pas lui donner leur appui. Mais je vois que leurs yeux se sont ouverts à la lumière, je n'en excepte pas l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler), et ils pensent que le régime de l'exploitation par l'Etat serait excellent. En ma qualité de représentant de l'Ouest, je suis d'avis qu'il serait mieux pour nous qu'une compagnie puissante comme celle du Grand Tronc fît circuler ses trains à travers le pays et assurât pour toujours au peuple les bienfaits de la concurrence, plutôt que d'avoir le régime de l'exploitation par l'Etat, dans le cas où ces messieurs de la gauche arriveraient au pouvoir. D'après la connaissance que j'ai de la manière dont ils ont exploité l'Intercolonial il y a quelques années, l'exploitation par l'Etat voudrait dire l'exploitation par le Canadien du Pacifique. C'est ce dont les habitants du Nord-Ouest ne veulent pas ; ce qu'ils demandent c'est la concurrence, la concurrence sérieuse.

Je crains que sous le régime d'Etat que mon honorable ami le chef de l'opposition voudrait établir, nous n'aurions pas cette concurrence. Supposons qu'il y eût un changement de gouvernement et que ces messieurs de la gauche fussent portés au pouvoir, et que parmi les ministres il se trouvât un directeur ou deux du Canadien du Pacifique, quelle sorte de concurrence, je le demande, serait assurée aux habitants de l'Ouest? Nous avons à l'heure qu'il est un chemin de l'Etat que ces honorables messieurs ont eu sous leur direction pendant les dix-huit années qu'ils ont été au pouvoir. Comment administrèrent-ils ce chemin de fer ? Ils le laissèrent aller à la ruine. Ils le laissèrent finir dans un champ de sarrasin près de Québec. Ils ne tentèrent aucunement de l'amener jusqu'à Montréal où il aurait pu obtenir du trafic. Ils ne songèrent jamais à le prolonger jusqu'à la baie Georgienne ou ailleurs ; mais ils allèrent subventionner une autre ligne qui devait traverser l'Etat du Maine dans le but de lui faire concurrence. Ils allèrent jusqu'à aider la Compagnie du Pacifique à se construire une ligne courte à travers l'Etat du Maine jusqu'à nos provinces maritimes pour qu'il y enlevât du trafic au chemin de fer Intercolonial. Puis ils louèrent au chemin de fer du Pacifique le tronçon le plus lucratif de l'Intercolonial. Quel fut le résultat ? C'est que la Compagnie du Pacifique faisait partir ses trains des diverses stations une demi-heure plus tôt que ceux de l'Intercolonial, récoltant tout ce qu'il y avait à prendre sur la route : voya-

geurs, colis, marchandises ; et l'Intercolonial venait en trottinant par derrière aux soins d'un conducteur et de quelques serre-freins, consumant de la houille, mais ne transportant rien. Ce n'est pas la sorte de concurrence qu'il nous faut dans l'Ouest. Quand nous voyons d'honorables députés de la gauche, qui ont siégé depuis vingt ans en cette Chambre, et qui durant tout ce temps, ont combattu, à propos et hors de propos, de la manière a plus énergique, l'idée de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, quand nous voyons, dis-je, ces hommes changer d'opinion dans le laps de douze mois et se déclarer partisans de ce mode d'exploitation, nous sommes portés à suspecter leur bonne foi ; et nous ne pouvons nous empêcher de conclure que le changement subit qui s'est manifesté dans la manière de voir de ces messieurs est le résultat d'une inspiration des directeurs de la Compagnie du Pacifique. Si le projet du gouvernement est adopté, le chemin de fer du Pacifique aura une rude concurrence à soutenir ; mais si la gauche réussissait et si un gouvernement sous sa direction devenait propriétaire du chemin, alors le chemin de fer du Pacifique serait encore une fois victorieux. C'est ainsi que j'envisage les choses en me plaçant au point de vue du Nord-Ouest. J'aimerais mille fois mieux que le Grand-Tronc-Pacifique construisît le chemin sous contrôle officiel suffisant, comme le prescrit le contrat, plutôt que d'avoir l'espèce de chemin de fer d'Etat que nous pourrions nous attendre d'avoir si ces messieurs de l'opposition étaient au pouvoir. Pourquoi en suis-je venu à cette conclusion ? Mais, M. le président, toutes les mesures proposées par l'opposition depuis deux ans se sont inspirées de l'intérêt de la Compagnie du Pacifique. L'année dernière, l'opposition aurait voulu nous faire acheter quelque 636 milles de voie à rampes raides et à courbes fermées, longeant la rive nord du lac Supérieur,—chemin qui est à charge du Canadien du Pacifique.

Elle voulait nous engager à acheter ce chemin de cette compagnie, et il n'est pas douteux qu'il nous aurait fallu en payer $36,000,000. Et c'est là un chemin dont le Canadien du Pacifique peut se passer, car la ligne du Sault lui assure la voie d'écoulement qui lui est nécessaire. Toutefois, ce tronçon, ces messieurs de la gauche aimeraient à l'acheter et à en faire un chemin de l'Etat. Mais si la Compagnie du Pacifique ne peut l'exploiter à profit, comment le gouvernement pourrait-il le faire ? C'était bien là une proposition s'inspirant au plus haut degré des intérêts du Pacifique. L'autre soir, encore, j'ai vu ces messieurs se lever l'un après l'autre et prêcher la construction immédiate du Grand-Tronc-Pacifique dans la section des prairies. Il était un peu étrange de voir comme ces messieurs subitement s'intéressaient à un si haut point aux habitants de l'Ouest. Mais si nous soulevons le rideau, nous verrons que la raison qui les rend si désireux de voir exécuter cette partie de l'entreprise, c'est que la Compagnie du Pacifique est propriétaire de " l'Entonnoir ". Construisez autant de lignes que vous voudrez à travers la prairie; tant que le Canadien du Pacifique reste propriétaire de l'entonnoir à l'est de la ville de Winnipeg, les habitants de l'ouest ne seront pas dans une position meilleure, car ne faut-il pas que tout passe par cet entonnoir ? On peut dire la même chose du chemin situé plus à l'Ouest. Cela également ferait l'affaire du chemin de fer du Pacifique, car si on construisait cette partie sur-le champ, elle servirait à alimenter sa ligne. C'était encore là une manœuvre destinée à favoriser le chemin de fer du Pacifique. Si ces messieurs avaient la direction d'un chemin de l'Etat desservant l'ouest, il arriverait encore une fois ce qui est arrivé naguère: ce chemin de fer serait exploité dans l'intérêt de la Compagnie du Pacifique. Si le chef de l'opposition pouvait mettre à exécution son projet d'acheter ce tronçon de chemin courant le long de la rive nord du lac Supérieur, de quelque 636 milles de longueur, et qui nous coûterait $36,000,000, qu'est-ce que cela voudrait dire? Cela voudrait dire que le chemin de fer de l'Etat serait mis dans une position désavantageuse de manière à ne pouvoir soutenir la concurrence du chemin de fer du Pacifique. L'honorable député aurait voulu que le gouvernement fît l'acquisition de ce chemin, qui n'est pas, comme on sait, du type des plus modernes. La locomotive la plus puissante sur cette ligne aujourd'hui ne peut remorquer plus de dix-huit wagons de bestiaux, tandis que sur le Grand Tronc entre Chicago et Port-Huron, une locomotive suffit à remorquer trente-cinq wagons de bestiaux; et le nouveau Grand-Tronc-Pacifique, avec les pentes spécifiées au contrat, sera en mesure de donner les mêmes résultats. On voit donc que le plan du chef de l'opposition mettrait dès le début le chemin de fer de l'Etat dans une situation désavantageuse. Les députés de la gauche ont pris bien soin de ne pas donner trop d'explications du projet de leur chef. Lorsqu'il fut annoncé, la session dernière, il fit sur la Chambre l'effet d'une douche d'eau froide. Ces messieurs de l'opposition avaient commencé par dire que nous ne pourrions obtenir le droit de parcours sur d'autre chemins. Ils déclaraient que ces droits de parcours communs n'existaient que dans notre imagination et qu'il était oiseux d'en parler. Mais depuis nous avons entendu leur chef proposer l'acquisition de privilèges de circulation sur deux lignes de Port-Arthur à Winnipeg. L'année dernière il a soumis un projet en vue de la construction d'un chemin, mais ses partisans ne manifestèrent pas à son sujet grand enthousiasme et ne se sont pas donné beaucoup de peine pour le defendre. Il y a deux propositions devant le pays : celle du très honorable premier ministre, qui a été expliquée tant et plus, et celle du chef de l'opposition. Mais les députés de la

gauche ne se sont pas donné la peine d'expliquer leur proposition. En cela, ils n'ont pas suivi l'exemple du gouvernement. Nous saurions mieux à quoi nous en tenir si le chef de l'opposition, au lieu de passer le temps à des critiques oiseuses sur le compte du projet du gouvernement, voulait bien expliquier le sien et nous dire ce qu'il à l'inention de payer à la Compagnie du Pacifique pour ce tronçon de chemin de fer sur la rive nord du lac Supérieur; ce qu'il a l'intention de payer au Canadien du Nord pour la location de chemin; et ce qu'il a l'intention de payer pour les sections des prairies et des montagnes et pour le Canada-Atlantique.

Et s'il fournissait ces renseignements, je suis convaincu que le peuple n'hésiterait pas à proclamer la supériorité du projet du gouvernement sur le sien. L'ancien ministre des Travaux publics (M. Tarte) semble n'approuver aucun de ces projets. Il voudrait que nous nous appliquions à développer les voies fluviales. Il dit que les habitants des Etats-Unis vont dépenser $100,000,000 pour le creusement du canal de l'Erié. C'est possible ; l'honorable député est mieux renseigné que je ne le suis. Je sais qu'une proposition de cette nature a été mise à l'étude par l'Assemblée législative de l'Etat de New-York et peut avoir été adoptée. Toutefois, ce canal ne pourra servir que pendant six mois de l'année. Malheureusement, sous notre climat septentrional, les canaux gèlent l'hiver, de sorte que, si nous adoptions le projet de l'honorable député, tout le commerce du pays serait paralysé pendant six mois. Je suis de l'avis de mon honorable ami en ce qui regarde l'opportunité de développer les canaux. Ils seront d'une grande utilité. Durant la saison de navigation. Nous les utiliserons ; mais nous ne pourrions écouler par la voie des canaux les grains que le Nord-Ouest récolte aujourd'hui et va récolter à l'avenir. On ne saurait laisser chômer le commerce pendant six mois de l'année. Si nous ne prenons pas quelque autre mesure, le but même que mon honorable ami a en vue, l'établissement d'une forte nationalité canadienne, ne pourra être atteint. Car le trafic s'écoulera du côté des Etats-Unis, à moins que nous ne construisions ce chemin, et que nous ne le construisions sur-le-champ.

Qu'est-ce à dire ? C'est à dire que si vous construisez le chemin du gouvernement à travers ce pays du nord, comme route de colonisation et comme moyen de communication avec l'ouest, il vous faut assurer du trafic à ce chemin. Où sont vos ramifications, où sont vos raccordements ? Les provinces d'Ontario et de Québec sont toutes sillonnées de chemin de fer aujourd'hui, et ces chemins de fer sont entre les mains de deux compagnies, virtuellement. Supposons que vous ayez un chemin du gouvernement qui se rende jusque dans le Nord-Ouest. Des marchandises seront recueillies par le Grand Tronc dans toutes les villes, dans tous les centres, villages et hameaux qu'il dessert et transportées au Nord-Ouest par les voies des Etats-Unis. Et le chemin de fer Canadien du Pacifique récoltera des marchandises dans toutes les localités qu'il dessert et les écoulera par son propre réseau. Dès lors, où ce chemin de fer de l'Etat dont nous parlent ces messieurs de la gauche recueillera-t-il du trafic ? Nous savons déjà quelque chose des déficits sur certains chemins de fer de l'Etat ; mais ils ne sont rien en comparaison de ceux qui se produiraient sur un chemin de fer situé comme celui-là. L'effet de ce traité sera de mettre les habitants de l'est du Canada, dans chaque centre petit ou grand, en relations avec les habitants de l'ouest ; et il aura cet effet sur-le-champ. Il n'est pas de petit village de l'Ontario qui ne sera en mesure d'expédier ses articles de fabrication et ses marchandises jusque dans le Nord-Ouest.

M. SAM. HUGHES : L'honorable député (M. Davis) me permettra-t-il de lui poser une question ?

M. DAVIS : Certainement.

M. SAM. HUGHES : Est-ce que les marchandises de l'est, que l'on expédie au Nord-Ouest, ne se rendent pas directement à destination ?

M. DAVIS : Par le chemin de fer du Pacifique, et dans bien des cas elles prennent sept mois à se rendre. J'ai déjà fait observer que dans la ville que j'habite nous n'avons pas eu de livraison de marchandises depuis le mois de janvier dernier. Ces honorables messieurs se trompent grandement s'ils pensent que les gens du Nord-Ouest vont se résigner à cet état de choses.

M. TARTE : Vous ne pouvez empêcher les inondations.

M. DAVIS : Il ne s'agit pas d'inondations. Il n'y a pas eu d'inondations en janvier, pas plus qu'il n'y en a eu en février ou mars.

M. TARTE : Il y avait de la neige.

M. DAVIS : Il y avait de la neige, certainement. Mais les compagnies de chemin de fer de notre pays savent qu'il va y avoir de la neige en hiver, et elles devraient prendre des mesures en conséquence. Elles n'ignorent pas qu'il neige parfois en hiver et qu'il est bon de s'y préparer. L'expérience d'un hiver devrait suffire et les mêmes ennuis ne devraient pas se produire d'année en année. Mais j'en étais à montrer l'absurdité de la proposition du chef de la gauche. Je faisais voir que même s'il construisait ce chemin de fer d'Etat dont il a parlé, le trafic ferait défaut. Il est probable que même les marchandises expédiées de l'Est par le chemin de fer du Pacifique seraient transportées par voie des Etats-Unis ; car si cette partie centrale du réseau qui contourne le lac Supérieur devenait la propriété de l'Etat, la Compagnie du chemin de fer du Pacifique dirigerait son trafic du côté des Etats-Unis, par la ligne du

Sault. De sorte que toutes les marchandises recueillies dans notre pays seraient transportées à travers les Etats-Unis. Il est probable que certaines parties de ce chemin de fer d'Etat serviraient à la colonisation. Mais je n'ai jamais pu me rendre compte où ce chemin de fer trouverait les marchandises à transporter de l'Est vers l'Ouest. Et si ce chemin de fer d'Etat doit être exploité par ces messieurs de la gauche comme ils ont exploité le chemin de fer actuel de l'Etat pendant qu'ils étaient au pouvoir, ce sera, en somme, une assez déplorable affaire, je le crains. Et en ce qui regarde le Nord-Ouest, nous continuerons à souffrir de l'oppression du chemin de fer Canadien du Pacifique ; nous cherchons en vain à nous en débarrasser. Nous voulons la concurrence, une concurrence sérieuse, active ; et c'est la construction de ce chemin qui nous l'assurera. Quant au contrat en discussion, il me paraît assez raisonnable. Que ces messieurs de la gauche en fassent la comparaison avec le contrat que leur propre parti avait passé en vue de la construction d'un grand chemin de fer il y a quelques années. Je n'oublie pas que c'était à une époque moins favorable que la période actuelle. Mais même si nous tenous compte de cette circonstance, le contrat actuel est beaucoup plus avantageux. Il est vrai qu'en ce qui regarde la division de l'Ouest de ce chemin de fer, le gouvernement garantit les trois quarts du prix. Mais d'autre part, le gouvernement a une hypothèque et, si le contrat n'est pas exécuté fidèlement, le chemin sera la propriété de l'Etat. La division de l'Est doit être construite par l'Etat et remise par lui au Grand Tronc, qui l'exploitera pendant cinquante ans. L'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) a déclaré dans la Chambre, il y a un jour ou deux, que dans les premières années de l'exploitation d'un chemin de fer, une compagnie est forcée de dépenser $10,000 par mille. Si cette affirmation est exacte, le Grand Tronc devra dépenser de fortes sommes pour améliorer ce chemin ; j'imagine donc que lorsque ce chemin sera remis à l'Etat, il aura une valeur trois fois plus grande que lorsque le Grand Tronc s'en sera chargé. Ainsi donc, nous recevrons trois pour cent d'intérêt sur les fonds dépensés pour sa construction, nous ouvrirons et nous développerons un nouveau territoire ; nous assurerons un nouveau débouché aux habitants de l'Ouest, et quand le chemin fera retour à l'Etat il aura une valeur beaucoup plus grande. Puis, en ce qui regarde ce chemin de fer, il n'y a pas d'exemption de taxes. Les concessionnaires vont supporter leur part des fardeaux du pays comme nous tous. L'Etat se réserve l'absolue réglementation du tarif, de sorte que l'oppression du peuple de cette manière n'est pas possible.

Maintenant, j'aimerais à dire un mot de l'opinion exprimée par le chef de l'opposition quant au capital-actions de la compagnie. Il a dit que même si les actions se vendaient à dix pour cent, on aurait soin d'établir un tarif assez élevé pour pouvoir payer l'intérêt sur la valeur des actions au pair. Mais s'il consulte les rapports des Etats-Unis, il constatera que même un chemin de fer sur deux dans ce pays ne paie pas de dividendes sur les actions.

Il existe une commission des chemins de fer dans chaque Etat, et vous avez, en outre, la Commission interfédérale; et ces commissions ne tiennent pas compte du capital-actions des compagnies en fixant les tarifs. Elles considèrent que c'est la vente des obligations qui a produit l'argent employé à la construction du chemin. Tandis que les actions représentent l'élément incertain, et n'entrent pas en ligne de compte dans la détermination des tarifs. On n'en tiendra pas compte davantage dans le cas actuel, je pense. Peu importe le capital-actions, pourvu que le montant des obligations ne soit pas trop élevé. La section de l'Est de ce chemin doit être construite par l'Etat, et il a intérêt à le construire à aussi bon marché que possible. Et comme le Grand Tronc devra payer intérêt sur le prix de construction au bout des dix ans, lui aussi a intérêt à réduire les frais de construction. J'ose dire, bien que je ne sois ni prophète ni fils de prophète, que la compagnie sera en mesure de solder cet intérêt et de s'assurer de jolis bénéfices à elle-même tant que durera ce traité. Ce pays se développe rapidement. Nous y amènerons au moins 128,000 immigrants par année pour occuper les parties vacantees, et ce nombre ne diminuera pas. La production de la richesse marche à pas de géants. Certes, étant donné le progrès que fait le Canada, nous pouvons nous payer le luxe d'un autre débouché vers l'est. Il ne faut pas que nous restions à l'état de frange le long de nos rivières et de nos lacs; il faut que nous nous étendions en profondeur aussi bien qu'en largeur. Ce chemin nous permettra de le faire. Je n'ai pas la prétention de connaître très bien le pays du nord, mais je connais bien celui de l'ouest. La colonisation de ce pays n'est plus à l'état d'expérience. Nous savons ce qu'il produit et ce qu'il peut produire. Nous sommes en mesure de dire aujourd'hui que ces provinces canadiennes de l'ouest seront à l'égard de nos provinces de l'est dans la même position que les états du centre et de l'ouest des Etats-Unis sont par rapport aux Etats de l'est de ce pays. Virtuellement, toute la richesse des Etats-Unis se trouve concentrée dans les Etats du centre et de l'ouest, et c'est ce qui se produira également dans notre pays. Que ces messieurs de la gauche nous expliquent le projet qu'ils préconisent en opposition à celui-ci, au lieu de se borner à la critique des détails du bill. Nous les mettons en demeure d'expliquer leur projet. Qu'ils fassent parler leurs journaux et qu'ils disent au peuple ce qu'ils ont l'intention de faire.

Mais non, ils sont là à nous rebattre

les oreilles de minuties, comme la nécessité de construire la section des prairies en moins de trois ans. Toute personne raisonnable se rend compte que cette section des prairies devra être construite avant qu'on puisse toucher à celle des montagnes. La compagnie n'a que huit ans pour construire tout le chemin; il s'ensuit nécessairement qu'il lui faudra construire la section des prairies dans les trois ans, car il ne lui restera plus que cinq ans pour la section des montagnes Rocheuses. La gauche le sait bien, mais afin de faire croire au public qu'il y a quelque chose à reprendre, elle se livre à cette mesquine critique sans arrêt. Je voudrais qu'elle fit connaître son attitude; si l'on prend le projet du chef de l'opposition et si on le met en regard de celui du gouvernement, je ne crains pas le résultat. Le peuple canadien décidera bien vite, je pense, que le contrat à l'exament est beaucoup plus dans l'intérêt du Canada que celui proposé par le chef de l'opposition.

L'honorable M. TARTE : Je discute le projet que le gouvernement nous a soumis.

M. HEYD : Que dites-vous de l'autre?

M. COCHRANE : Ce n'est pas de vos affaires.

L'honorable M. TARTE : Quand l'honorable député d'Halifax (M. R. L. Borden) sera au pouvoir, si je fais alors partie de la députation, et s'il soumet une mesure, je la discuterai. J'ai entendu nombre d'hommes d'affaires discuter cette question depuis quelques semaines. Ils cherchent à se rendre compte du projet ministériel. Quant à la proposition faite, l'année dernière, et à l'autre proposition faite cette année, par l'honorable chef de l'opposition, pour ma part, je ne me sens pas appelé à en parler en ce moment.

Un honorable DEPUTE : Tenez-vous bien à distance.

L'honorable M. TARTE : C'est déjà beaucoup d'audace de ma part de m'attaquer à un gouvernement fort ; je m'en rends très vivement compte en ce moment. Pourquoi chercher à détourner notre attention du sujet ? Nous sommes à discuter une question très sérieuse, et la difficulté que j'ai tenté de signaler n'a pas encore été attaquée. Le Grand Tronc est double ; il a son réseau qui relie Chicago à Buffalo et Portland. Mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) et ses collègues n'ont pas expliqué comment ils vont s'y prendre pour forcer le Grand Tronc à expédier les marchandises canadiennes par les voies canadiennes. On ne nous l'a pas expliqué encore ; j'aimerais qu'on nous l'expliquât. Le projet du chef de l'opposition pourra toujours être expliqué plus tard ; mais d'après ce que j'ai pu voir, le gouvernement va l'emporter ; son projet va certainement être adopté. Il n'y a pas de doute à ce sujet. Quelles dispositions le gouvernement va-t-il prendre pour empêcher que le trafic canadien, surtout celui à provenance du Nord-Ouest, s'écoule par les lignes que le Grand Tronc possède actuellement aux Etats-Unis ? C'est là le point important du débat, à mon idée. Le premier ministre a déclaré, ainsi que certains de ses collègues, qu'ils voudraient diriger le trafic de l'Ouest vers les provinces maritimes et Québec. Je dis que le projet actuel ne saurait y réussir à moins d'être complété par quelque autre mesure. Nous ne devons pas perdre de vue cette circonstance : que notre pays confine à des Etats de la république américaine déjà parfaitement pourvus de voies ferrées. Combien de fois n'ai-je pas entendu l'honorable préopinant (M. Davis) donner à entendre que le trafic du Nord-Ouest pourrait bien s'écouler vers les ports des Etats-Unis.

M. DAVIS : Et je le dis encore.

L'honorable M. TARTE : Je le dis également. C'est là la grande question. Le Grand Tronc a sa ligne dans les Etats-Unis. Mon très honorable ami et ses collègues nous disent qu'ils vont empêcher les chemins de fer des Etats-Unis de nous enlever le trafic, en construisant un chemin de 1,900 milles de longueur. On ne saurait le faire. Construisez votre chemin, comme vous avez décidé de le faire, mais complétez cette première mesure par une autre.

M. DAVIS : L'honorable député parle d'un chemin de 1,000 milles de longueur de Winnipeg à l'océan Atlantique. Qu'il fasse le calcul de la distance de Winnipeg à l'océan par le chemin dont la concurrence lui semble redoutable, et il verra quelle est véritablement la situation. Il faut que tout le blé atteigne l'Atlantique.

L'honorable M. TARTE : Le raisonnement que je fais est très clair pour quiconque veut discuter la question au point de vue pratique. Le Grand Tronc a une ligne toute construite de Chicago à Buffalo et Portland, un réseau complet et parfaitement organisé à partir de Chicago. En construisant une ligne courte, ou en s'assurant de privilèges de circulation entre Duluth et Chicago sur quelque ligne préexistante, il aura son chemin de 900 milles aboutissant à Chicago, où il se raccordera à son ancien réseau, et il n'aura pas un seul sou à dépenser de plus. N'est-il pas clair que son intérêt est de détourner le plus de trafic possible vers son réseau actuel, afin de pouvoir payer de plus forts dividendes à ses actionnaires ? Nous ne pouvons l'en blâmer. Le commerce ne connaît pas l'amitié. Il est établi en territoire américain ; il a ses ports américains. Mon honorable ami parle du chemin de fer Canadien du Pacifique. Il voit la Compagnie du Pacifique partout ; mais il ne devrait pas oublier une chose : c'est que le chemin de fer du Pacifique est essentiellement un chemin de fer canadien,établi en territoire canadien ; et son port

terminus maritime n'est pas à Portland, il est à Saint-Jean, N.-B.

Il a reproché à l'ancien gouvernement de l'avoir subventionné en vue du prolongement de sa ligne jusque dans les provinces maritimes. Il ne devrait pas oublier, personne ne devrait oublier, que cette ligne courte entre Montréal et Saint-Jean a été subventionnée dans le but de mettre le Canadien du Pacifique en mesure de soutenir la concurrence des lignes américaines tout en transportant ses marchandises aux ports canadiens. Je suis heureux que mon honorable ami du Nord-Ouest ait soulevé encore une fois cette question du chemin de fer du Pacifique. Ce chemin de fer a de nombreuses ramifications dans les Territoires. Il a un débouché sur la rive nord du lac Supérieur ; il traverse les parties les plus fertiles et les grands centres commerciaux de l'Ontario et la province de Québec. Il se rend à Toronto, à Montréal, traverse le Saint-Laurent et atteint le port de Saint-Jean. Je sais d'une manière certaine que la Compagnie du Pacifique dépense pour atteindre ce port de Saint-Jean un demi-million de dollars par année, qu'elle économiserait en n'y allant pas. Pourtant le chemin de fer traverse deux grandes provinces et dessert de grands centres de commerce. D'où viendra le trafic que l'on se propose de développer sur la ligne du Nord ? Mon honorable ami déclare qu'il ne faut pas que nous restions isolés pendant six mois de l'année. Soit; je ne m'oppose pas à ce que la Compagnie du Grand Tronc pénètre dans le Nord-Ouest; mais je demande au gouvernement de trouver le moyen de faire passer le trafic canadien par les voies canadiennes. C'est tout ce que je demande. La situation est très dangereuse. Ce n'est pas la faute des administrateurs du Grand Tronc. Le tracé du Grand Tronc est établi pour toujours. Je ne saurais dire trop souvent et trop fortement que c'est un chemin de fer mi-américain et mi-canadien. Son port d'hiver est à Portland. Ce sera toujours là son port d'hiver; il n'en peut être autrement. Nous l'avons nous-mêmes voulu ainsi. La question est de savoir si le gouvernement a été sage en insistant pour que la Compagnie du Grand Tronc eût un intérêt prédominant dans l'entreprise. On a parlé à plusieurs reprises de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. J'en dirai quelque chose à la reprise de la séance.

A six heures, le comité suspend sa séance.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

L'honorable M. TARTE : Cet après-midi, je faisais observer à la Chambre que le Grand Tronc est un chemin de fer mi-canadien et mi-américain. Que voulez-vous qu'il fasse ? Cependant, ce n'est pas moins vrai, et nous ne devons pas l'oublier dans le cours de ce débat. J'ai préparé un petit état des distances dont j'ai parlé cet après-midi. De Winnipeg à Duluth, la distance, en ligne droite, est de 360 milles; de Duluth à Ashland, sur le Wisconsin central, 76 milles; d'Ashland à Chicago, 437 milles ; soit un total de 873 milles de Winnipeg à Chicago. On estime qu'on pourrait construire un chemin de Winnipeg à Duluth et de là à Ashland, moyennant $35,000 par mille; mais pour les fins de mon calcul, je fixe le prix de revient à $40,000. Le chemin de Winnipeg à Duluth coûterait donc $14,400,000; et de Duluth à Ashland, $3,400,000; total $17,800,000. La Compagnie du Grand Tronc, —si elle ne l'a pas fait encore,—pourrait obtenir possession du Wisconsin-Central d'Ashland à Chicago, moyennant $13,000,-000, que le Grand Tronc devrait dépenser pour avoir un chemin en ligne droite de Winnipeg à Chicago. Disons qu'il lui faudra payer 4 pour 100 sur cette somme, qui ne sera pas garantie par le gouvernement canadien. Cela lui fera $1,200,000 d'intérêt à payer tous les ans. Une fois à Chicago, le Grand Tronc est sur son propre terrain ; le raccordement se fait avec son propre réseau, qui est complètement aménagé; et le trafic a provenance de l'ouest canadien ne ferait qu'ajouter à la valeur de cette ligne comme excellente pourvoyeuse de trafic. Dans quelle position se trouve le Grand Tronc par rapport au projet du gouvernement ? De Winnipeg, la distance est en chiffres ronds de 1,900 milles.

L'avenir dira si je me trompe, mais ma conviction c'est que la construction de cette ligne coûtera de $50,000 par mille ; toutefois, je fixerai la dépense à $40,000 par mille ; soit un total de $76,000,000, sur lesquels, à trois pour cent, le Grand-Tronc-Pacifique devra payer tous les ans une somme de $2,280,000. En présence de ces chiffres, je demanderai à n'importe quel homme de finance en ce pays de dire de quel côté se trouve l'intérêt de la Compagnie du Grand Tronc. Va-t-elle perdre un million de dollars par année pour l'amour du Canada ? N'est-il pas de l'intérêt du Grand Tronc d'écouler le trafic du Nord-Ouest sur son propre réseau ? Quel est l'homme d'affaires qui voudra me contredire ? Que le Grand Tronc pénètre dans le Nord-Ouest, j'approuve l'idée. Elle est désireuse d'y avoir accès ; et le ministre de la Justice a dit une grande vérité quand il a déclaré à la Chambre que la section des prairies du Grand-Tronc-Pacifique sera une ligne très lucrative. La Compagnie du Pacifique est aujourd'hui à construire des embranchements sans demander aucune subvention du parlement.

M. McCREARY : Quels embranchements ?

M. TARTE : Je ne puis les nommer, mais mon honorable ami sait que cette compagnie construit des embranchements à droite et à gauche.

M. McCREARY : Je l'ignore.

M. CLARKE : Construit-elle des embranchements ?

M. McCREARY : Elle en construit et elle est subventionnée en conséquence. Nommez vos embranchements.

M. TARTE : Je n'ai pas les noms sur le bout des doigts ce soir ; mais la Compagnie du Pacifique est à construire certains embranchements pour lesquels il n'a pas demandé de subventions. Sans doute, elle serait heureuse d'en recevoir ; toute compagnie de chemin de fer le serait. Toutefois, cet argument n'est pas essentiel à ma cause, et je m'en vais le mettre de côté. Je reconnais avec le ministre de la Justice que le gouvernement n'aura probablement jamais un sou de la garantie à payer sur la section des prairies, car ce sera là une entreprise lucrative. La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique construira cette partie du chemin le plus rapidement qu'elle pourra ; elle établira sa tête de ligne de l'ouest à Winnipeg. De Winnipeg va-t-elle diriger son trafic vers ses lignes américaines dont je viens de parler, ou l'expédiera-t-elle par la ligne de l'Etat, ou en expédiera-t-elle une quantité notable par les lacs durant les mois d'été ? Tout homme de sens commun qui a étudié la question, reconnaît qu'en été ces longs parcours par voies ferrées ne peuvent soutenir la concurrence de la voie fluviale. Je suis heureux de voir le très honorable premier ministre revenu à son siège, et pour son bénéfice, je m'en vais répéter les chiffres que j'ai précédemment donnés. Je le dis très sérieusement ; car un homme politique dans sa position n'a pas le temps d'étudier ces questions à tout les points de vue.

Le Grand Tronc est à Chicago, et il faut un peu plus de 800 milles de chemin de fer pour relier à Winnipeg son réseau de Chicago-Buffalo-Portland. Je le répète, je ne vois pas comment la Compagnie du Grand Tronc peut éviter de favoriser son réseau des Etats-Unis durant les mois d'hiver. Portland est son terminus maritime. La distance de Winnipeg à Portland est en chiffres ronds de 2,000 milles contre 1,900 milles de Winnipeg à Moncton, qui n'est pas, comme on sait, un port de mer. Le Grand Tronc utilisera ses propres lignes qui sont déjà construites sur un parcours de 1,138 milles, sans avoir à rien dépenser de plus. Il me semble que ces chiffres, dont on ne saurait nier l'exactitude, sont d'une grande importance dans le débat actuel. Et bien, qu'allons-nous faire ? Le gouvernement a résolu de construire la division de l'est. On dit que ce sera un grand chemin de colonisation ; je le souhaite. J'espère que je vivrai assez longtemps pour constater son succès comme chemin de colonisation. Mais on ne saurait en faire un chemin prospère au point de vue du trafic d'ici à bien des années. J'ai signalé à la Chambre la situation du chemin de fer du Pacifique. Il dessert tous les centres commerciaux importants du Canada.

Il a aussi, comme pourvoyeur important de trafic, l'embranchement du Sault. J'ai été très surpris d'entendre l'honorable député de Saskatchewan (M. Davis) médire des embranchements du chemin de fer du Pacifique en territoire américain. Ce sont des pourvoyeurs de trafic pour la ligne principale qui est en territoire canadien; rien de plus. Et qu'on me permettre de dire pour l'information des négociants et des financiers de notre pays, je doute fort si sans cette ligne du Saut le chemin de fer du Pacifique serait bien en mesure de desservir le port canadien de Saint-Jean. Mon honorable ami de Saskatchewan s'écrie : Nous ne pouvons rester isolés. Ce n'est pas la question. Personne ne désire que le Nord-Ouest reste isolé. Il n'est pas isolé aujourd'hui. Il est mieux pourvu de chemins de fer qu'aucune autre partie du pays. Ma province n'en est pas aussi bien pourvue. Nous savons que nous possédons là un grand royaume et nous voulons le développer ; mais nous voulons le développer en tenant compte les intérêts généraux du pays, et ce n'est que justice. Mon honorable ami de la Saskatchewan et les ministres, y compris le très honorable premier ministre tout le premier, ont parlé du commerce avec l'Asie. Nous avons entendu de forts arguments à ce sujet. Mon très honorable ami voudra-t-il observer quel est l'état actuel des affaires en Chine et au Japon, en ce qui regarde les échéances ? Les exportations et importations de la Chine, l'année dernière se sont élevées à $330,000,000, et celles du Japon, à $250,000,000. A entendre les arguments avancés à ce sujet, on croirait que ces pays ne renferment pas de terres fertiles.

La Mandchourie, la Mongolie et la Sibérie ont autant de terres à blé que le Canada. Ces pays ne font que commencer à développer leur agriculture et leur commerce, et jusqu'à présent ils ont fait merveille. L'année dernière, le Sibérie a exporté en Grande-Bretagne pour $15,000,000 de beurre. La Sibérie produit tout ce que nous produisons nous-mêmes, et on y fait aussi de l'élevage. Dans quelques années, quand l'état de guerre aura cessé—il faut espérer que ce sera bientôt--tous ces pays produiront et exporteront. Je ne crois pas que nous puissions y envoyer beaucoup de blé, ou de beurre, ou de fromage. Nous pourrions tout au plus espérer y exporter des produits manufacturés. Mais nous ne sommes pas ici les seuls. Les Etats-Unis, l'Angleterre, l'Allemagne et la France ont déjà pris pied en ce pays, et le Canada aura affaire à forte partie. Le Grand Tronc ira certainement chercher en Asie du thé, du riz et autres articles de ce genre, et nous de notre côté nous pourrons y envoyer quelques produits de nos manufactures. Mais il faudra plusieurs années avant que ce commerce puisse se développer. Je ne veux pas discuter ici au long cette partie du projet. Il peut se faire que tout aille

bien. Le gouvernement garantit l'intérêt sur 75 pour 100 du coût d'établissement. La Compagnie du Grand Tronc croit qu'il s'écoulera 18 ans avant qu'elle ait à payer un intérêt quelconque sur 75 pour 100 de ces frais de construction. Eh bien, je ne veux pas ici m'occuper de rien de tout cela. Je désire borner mes remarques à la situation où se trouve le Canada, en tant que cela peut toucher le trafic du Grand Tronc.

Je crois sincèrement que le gouvernement commettra une grave erreur s'il ne consacre pas, sans pour cela négliger les chemins de fer, toutes ses énergies à l'amélioration de nos cours d'eau. J'aimerais à croire que je puis me tromper ; mais c'est là mon opinion bien arrêtée, et cela pour cette excellente raison que les chemins de fer ne peuvent pas lutter avec les voies d'eau, et que la saison d'été est la saison du commerce, tant d'importation que d'exportation. Mon honorable ami de la Saskatchewan nous a demandé cet après-midi si nous ne pensions pas qu'il y aurait un gros commerce d'importation. Voyons les relevés du commerce du pays. Le commerce d'importation de Saint-Jean ne représente que 20 pour cent du commerce d'exportation des mois d'hiver. Ceux de ces honorables députés qui sont dans le commerce des grains savent fort bien que l'exportation du grain se fait surtout en été, à la fois par terre et par eau. Quelques-uns de nos honorables amis nous disent qu'une grande partie du grain des Etats-Unis est transportée de Chicago à New-York. Je les prierais de consulter les relevés du commerce d'exportation du grain. On exporte très peu de grain en hiver. Les chemins de fer des Etats-Unis transportent du grain en hievr pour la consommation domestique, du moins pour une très large part. Ainsi donc, ce que je me permettrais de demander ici au gouvernement, ce serait de ne pas aller trop vite. Il s'est engagé à faire construire ce chemin de fer transcontinental. Mon très honorable ami a parfaitement le droit d'être fier d'en être arrivé où il est. Le succès lui a toujours souri comme homme d'Etat. Je comprends parfaitement qu'il puisse désirer associer son nom à cette entreprise gigantesque, et je ne puis pas le blâmer d'avoir cette ambition. Mais pourquoi ne pas exercer la prudence nécessaire en allant lentement, du moins pour ce qui concerne une partie de ce projet ? La Compagnie du Grand Tronc n'entreprendrait certes pas elle-même de construire ce chemin, depuis Winnipeg jusqu'aux provinces maritimes.

L'honorable M. SIFTON : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. TARTE : J'étais dans le comité des Chemins de fer quand cette question s'est présentée, et le Grand Tronc ne voulait pas entreprendre la construction de ce chemin, parce qu'il était d'avis qu'il y perdrait. En nous plaçant au point de vue de la compagnie, on ne peut que conclure qu'elle avait parfaitement raison. Le Grand Tronc ne désirait aucunement, non plus, construire la section des montagnes Rocheuses. Il voulait bien avoir une charte, mais ne montrait aucun désir de se mettre immédiatement à l'œuvre.

L'honorable M. SIFTON : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. TARTE : Le Grand Tronc désirait prendre sa part du développement du Nord-Ouest et se mettre en mesure d'avoir du trafic tant à l'est qu'à l'ouest. Nous sommes tous d'accord qu'on devrait lui accorder, pour cela, toutes les facilités nécessaires. Mais je viens prier mon très honorable ami de réfléchir davantage avant d'entreprendre de construire cette partie du chemin entre Winnipeg et les provinces maritimes. Je sais que mes adversaires interpréteront ici mes paroles comme étant hostiles à la province de Québec et aux provinces maritimes, mais je suis habitué à ces attaques et je ne crains pas de dire ce que je pense. On fera des explorations avant de se lancer dans cette entreprise. Ces explorations dureront deux ans, au moins plus qu'un an. Quand ces explorations auront été faites, si l'on peut nous démontrer qu'il y a là de grandes étendues de bonnes terres arables, je serai moi-même en faveur du projet au point de vue de la colonisation, Je n'ai guère confiance que ce chemin soit jamais une grande route de commerce, mais j'y serai favorable comme route de colonisation, bien que je doive reconnaître qu'il y a plusieurs autres et meilleures manières de favoriser les intérêts de la colonisation. Mais ce chemin, dans de certaines limites restreintes, pourra servir à des fins de commerce et favoriser dans ces régions de grandes étendues de terre arable. Voilà mon opinion à ce sujet.

Quelques-uns de mes honorables amis me demandent ce que je pense de la question de la nationalisation des chemins de fer. Je suis maintenant libre de m'exprimer à se sujet. Cette question de nationalisation est loin d'être nouvelle. La chose a été non seulement discutée, mais mise à l'essai. Sur les 220,000 milles de chemin de fer du monde entier, en dehors des Etats-Unis, il en y 160,000 milles possédés et administrés par les gouvernements. En Allemagne, en Russie, en Belgique, en Hollande, en Australie, les chemins de fer sont la propriété de l'Etat. C'est-à-dire que, dans les pays où il y a des chemins de fer d'Etat, c'est l'Etat qui les possède tous.

En France, c'est pour ainsi dire l'Etat qui a construit les chemins de fer. Il a garanti l'argent nécessaire à leur construction, et les chemins sont devenus graduellement la propriété de l'Etat. Le ministre des Travaux publics, en France, règle le taux des tarifs de transport ; et ces tarifs sont en outre déterminés par 12,000 milles de canaux administrés par le gouvernement

et qui font ici l'office de régulateurs. On pourrait croire qu'en Allemagne les chemins de fer sont administrés pour les rendre surtout utiles à des fins stratégiques, mais ce n'est pas le cas. Quand Bismark se mit en tête d'acheter les chemins de fer des divers états allemands, il avait certainement en vue les intérêts militaires de l'empire, mais son objet spécial était de favoriser le commerce. En 1901, les profits nets des 32,000 milles de chemin de fer de l'Allemagne se sont élevés à $178,000,000. En Allemagne, l'Etat possède tous les chemins de fer, et l'Allemagne a plus de 50 millions d'habitants. En Russie—et en laissant de côté le Transsibérien—l'Etat possède 30,000 milles de chemin de fer. Le gouvernement russe possède tous les chemins de fer, et ceux-ci sont une source de revenus. En Allemagne, l'Etat réalise environ 6 pour cent sur ses capitaux. En Russie, c'est à peu près la même chose. En Belgique, le gouvernement a retiré l'année dernière entre 3½ à 4 pour 100. Et les tarifs de ces pays sont bien plus bas que ceux d'Angleterre, où il n'y a pas de chemins de fer d'Etat. Il serait difficile de ne posséder qu'un seul chemin de fr, ainsi qu'on l'a proposé pour le Canada. Nous avons accordé des subventions au Pacifique Canadien, au Grand Tronc, au Canadian-Northern et à plusieurs autres compagnies. En supposant que nous ne posséderions qu'un seul chemin de fer, il nous faudrait essayer d'en tirer profit, et alors nous serions forcés d'élever les tarifs en conséquence, ou bien nous exposer à de lourds déficits annuels. Et puis, il nous serait fort difficile de ne pas demander les mêmes prix que les autres compagnies.

M. SIFTON : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. TARTE : Parce que, en abaissant nos tarifs, nous ruinerions tout simplement les autres compagnies. La question n'est pas nouvelle pour mes ex-collègues ni pour moi-même, et il est possible que je défende ici des opinions que j'ai soutenues dans le passé. Cette question est certes fort intéressante, mais on ne nous demande pas de la discuter dans le moment. Il est vrai que le leader de l'opposition a déjà émis une proposition à ce sujet.

M. HEYD : Parlez-en.

L'honorable M. TARTE : Il s'agit ici de politique et non d'affaires. Mon honorable ami admettra que nous en sommes en ce moment à causer affaires. Nous en sommes à discuter le projet du gouvernement. Je suis favorable à une partie de ce projet, et je ne veux pas m'étendre longuement à en discuter les détails. La Compagnie du Grand Tronc a certainement obtenu un contrat avantageux. Mais ce qui me préoccupe, c'est que mon très honorable ami et ses collègues attachent tant d'importance à mettre toute l'entreprise aux mains d'une compagnie qui est en partie américaine et en partie canadienne. C'est là le danger, et c'est un grand danger. Je demande à ceux qui ont étudié la question, et qui n'ont aucun intérêt politique à servir, de bien peser ici mes paroles. Mon très honorable ami et ses collègues peuvent jusqu'à un certain point écarter ce danger en améliorant dès maintenant nos voies d'eau. Ils peuvent faire beaucoup en ce sens ; mais qu'ils n'oublient pas qu'à moins qu'ils ne s'y mettent sans tarder, ils auront à soutenir la concurrence des voies de terre et d'eau des Etats-Unis.

M. WRIGHT : L'honorable député nous laisse entendre qu'en construisant ou en achetant un chemin qui irait de Winnipeg à Chicago. Le Grand Tronc aurait une ligne ininterrompue de Winnipeg à Portland en passant par Chicago, ce qui ne donnerait qu'une centaine de milles de plus que par la route canadienne jusqu'à Moncton.

L'honorable M. TARTE : Parfaitement.

M. WRIGHT : Et qu'en acheminant son trafic par cette route de Chicago, le Grand Tronc épargnerait plus d'un million de dollars par année ?

L'honorable M. TARTE : C'est bien cela.

M. WRIGHT : Cela étant, comment se fait-il que les gens du Grand Tronc, qui sont certainement d'habiles financiers, se mêlent en quoi que ce soit de la construction de ce chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, quand ils savent qu'ils peuvent épargner $1,000,000 par année en dirigeant leurs efforts d'un autre côté ?

L'honorable M. TARTE : Je suis très heureux que mon honorable ami ait attiré mon attention là-dessus, bien que j'en eusse cependant pris bonne note. Quelles sont les sommes que la Compagnie du Grand Tronc verse dans cette entreprise? Cette compagnie a fait un excellent marché, et je l'en félicite. Elle s'est assuré la haute main sur tout ce transcontinental sans débourser un seul sou. C'est là la véritable situation.

M. WRIGHT : Et tout cela, sans doute, afin d'avoir une chance de faire dommage à son propre réseau?

L'honorable M. TARTE : Mon honorable ami est un homme de finance au jugement sûr—

Une VOIX : Non pas.

L'honorable M. TARTE : Je répète qu'il est un habile financier, et il possède, je le sais, un excellent jugement. Il est d'un grand intérêt pour la Compagnie du Grand Tronc qu'elle puisse avoir accès au Nord-Ouest——

M. WRIGHT : Mais elle pourrait y arriver par l'autre route.

L'honorable M. TARTE : Mon honorable ami me permettra de l'interrompre. La Compagnie du Grand Tronc, je le répète, est une compagnie double. Elle a un dé-

bouché à Chicago, un à Montréal, un à Buffalo et un à Portland. Entre Chicago et Portland, cette compagnie possède un superbe chemin d'une longueur de 1,138 milles. Elle possède aussi tout un réseau de chemin de fer au Canada. Elle a donc tout à gagner à pouvoir arriver au Nord-Ouest. Elle a déjà demandé une charte pour la construction d'un chemin de fer à partir d'un certain point de la province d'Ontario jusqu'aux montagnes Rocheuses. Mon honorable ami (M. Wright) fait partie du comité des chemins de fer et il se rappelle cela. La Compagnie du Grand Tronc a obtenu la haute main sur le Grand-Tronc-Pacifique sans débourser un seul sou, le gouvernement ayant consenti à construire à ses propres frais la section Winnipeg-Moncton, en empruntant l'argent pour cela puis affermant ce chemin, quand il sera terminé, non pas au Grand Tronc, remarquez bien, mais au Grand-Tronc-Pacifique, qui est une compagnie restant sous la direction des administrateurs du Grand Tronc, bien que ceux-ci n'aient pas mis un seul sou dans l'entreprise.

M. WRIGHT : Il leur faudra cependant payer 3 pour cent du coût d'établissement.

L'honorable M. TARTE : La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique aura à payer ces 3 pour 100, mais non pas la Compagnie du Grand Tronc. Celle-ci ne débourse absolument rien, et cependant c'est elle qui a tout en main. Elle a mis beaucoup d'argent dans le réseau allant de Chicago à Portland, et il lui faut trouver moyen de payer non seulement ses frais d'exploitation, mais de réaliser des dividendes. Pour ce qui est de ce chemin de fer de Winnipeg à Moncton, cette compagnie n'a pas à débourser un seul sou. Le contrat stipule qu'il faudra servir 3 pour 100. Très bien. Si le Grand-Tronc-Pacifique réussit à encaisser des profits, on paiera ce 3 pour 100; dans le cas contraire, on ne le paiera pas. Et nous ne pourrions pas nous plaindre. Je ne m'attends pas—je ne blâme pas ici le gouvernement et je parle en toute franchise—que nous recevions le moindre intérêt, non seulement pendant les dix ans dont il est question dans le contrat, mais peut-être pendant dix autres années, et même plus. Je ne prétends pas qu'il nous faudra prendre tout l'intérêt à notre charge, mais je serais l'homme le plus surpris du monde, et j'ajouterai le plus agréablement surpris, si, avant de mourir, j'apprenais que ce chemin de fer a rapporté 3 pour 100. Je fais appel aux gens de finance pour me dire si je me trompe ici.

Mais je n'en suis pas à discuter le côté financier de la quetion. J'envisage ici surtout le côté national, celui se rattachant à l'avenir de ce pays. Je le répète, je serais on ne peut plus heureux d'apprendre que, dans dix ans, ce chemin Winnipeg-Moncton rapportera 3 pour 100.

Je ne m'y attends pas, mais je serais heureux de me tromper sur ce point. Toutefois, ce n'est pas là le point principal. Je demande à mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) et à ses collègues de traiter toute cette question suivant le principe des affaires. Le point principal que nous avons à examiner c'est de savoir où s'en ira le commerce du Canada quand ce chemin sera achevé.

M. HEYD : A Québec.

L'honorable M. TARTE : Ira-t-il à Québec en été ?

M. HEYD : Oui.

L'honorable M. TARTE : Et bien, si l'on veut se rappeler qu'on transporte du grain par eau de Duluth à Québec pour moins de 3 cents par boisseau, ce sera ici la meilleure réponse à donner à un homme de finance comme mon honorable ami (M. Heyd). Mon honorable ami ne parle pas sérieusement. En été, Québec aura tout le trafic qui lui viendra par eau. J'espère qu'à l'avenir on réussira à tenir la navigation ouverte à Québec un peu plus longtemps que par le passé. J'espère qu'il en sera ainsi. En hiver, le commerce n'ira pas à Québec. Nos amis des provinces maritimes s'y attendent bien, et s'il y a du commerce en hiver ce sont eux qui l'auront, car Québec est bloqué en hiver. Notre vieille ville de Québec a un grand avenir devant elle, mais cet avenir dépend de l'amélioration de nos voies d'eau. Nous ne devons pas, sans doute, pour cela, négliger les chemins de fer, mais je dis que, au point de vue du commerce, la route du Saint-Laurent, c'est-à-dire, notre grande artère fluviale, est la route par excellence. J'ignore ce que le gouvernement va faire, car je ne suis plus dans le secret des dieux. Mais son devoir me paraît être nettement tracé. Qu'il construise donc ce chemin de fer, si, après que les explorations nécessaires auront été faites, il décide de le construire. Mais, même avant qu'il se soit irrévocablement décidé à construire cette section de l'est, qu'il se mette bien en tête de donner le plus de développement possible à nos voies d'eau. Qu'il voie à l'outillage de nos ports, et qu'il donne toute l'aide nécessaire pour compléter l'organisation de nos chemins de fer descendant de la baie Georgienne. Qu'il applique toutes ses énergies et toutes ses facultés à compléter et à améliorer la route du Saint-Laurent, d'une extrémité à l'autre. Je crois que ma recommandation est à la fois pratique et excellente, et je suis porté à croire que le très honorable premier ministre voudra bien y donner un instant toute sa bonne considération.

Sir WILFRID LAURIER : Bien que les remarques de mon honorable ami ne se rapportent pas toutes à l'article du contrat que nous sommes en ce moment à étudier, cependant, comme il y a déjà longtemps que nous n'avons pas eu le plaisir d'entendre mon honorable ami en cette Chambre, je suis sûr que personne ne trouvera à redire à ce que nous fassions quelque peu exception aux règles habituelles pour avoir le plaisir de prêter l'oreille à ses observations.

Mais je dois dire à mon honorable ami que je l'ai écouté avec quelque surprise. Il n'est plus l'homme que j'ai connu autrefois. Ses aspirations étaient jadis fortement nationales. Maintenant, il me conseille de regarder la carte du continent. Si ce conseil et ce qui l'a accompagné signifient quelque chose, cela veut dire que, s'il examine la carte du continent, le gouvernement ne construira pas cette voie ferrée mais permettra au commerce de suivre son cours naturel.

Si nous examinions la carte et si nous ne tenions compte que des considérations géographiques, ce chemin de fer ne serait pas construit—nul chemin de fer canadien n'eut été construit. Si dans le passé nous eussions examiné la carte et si nous n'avions tenu compte que des considérations géographiques, les chemins de fer du Canada, au lieu d'aller de l'est à l'ouest, iraient du nord au sud. Ceci est la conséquence naturelle du conseil que m'a donné mon honorable ami (M. Tarte) à l'effet que nous devrions considérer la position dans laquelle nous sommes placés, que les ports américains sont plus rapprochés des champs de blé de l'Ouest que les ports canadiens, et qu'en conséquence, nous devrions laisser le commerce aller vers les ports les plus rapprochés et non l'entraîner vers les ports les plus éloignés.

Au cours de ses remarques, mon honorable ami (M. Tarte) a, cet après-midi, rappelé la discussion qui a eu lieu en 1849, lorsque le projet du Grand Tronc a été d'abord soumis à la considération du pays. Il a rappelé l'erreur commise par sir George Cartier—qui, je suis fier de le dire, était un Canadien entre tous les Canadiens. Il a rappelé le fait que sir George Cartier a commis la grande erreur de considérer la situation géographique du pays, se bornant à étudier la carte sans s'occuper de l'aspect national de la question, et se déclarant en faveur de Portland, sur le territoire étranger, au lieu de choisir quelque port sur le territoire britannique comme terminus de sa voie ferrée. Si sir George Cartier avait alors suivi la ligne de conduite que nous suivons aujourd'hui ; s'il n'eut regardé la carte que dans l'unique but de rectifier les configurations géographiques qui nous sont défavorables, Portland ne serait pas devenu le terminus d'hiver du chemin de fer du Grand Tronc, mais il est probable que l'on aurait choisi quelque port des provinces maritimes.

Le programme que nous avons en vue est de nous efforcer de corriger les erreurs du passé, de forcer la Compagnie du Grand Tronc à avoir un port dans les eaux canadiennes. Nous ne pouvons défaire tout ce qui a été fait par le passé. On a fait de Portland le terminus d'hiver de la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc. Je ne m'attends pas à ce que cette compagnie abandonne ce qu'elle a. Je m'attends au contraire à ce que Portland serve au Grand Tronc de port d'hiver pour le commerce qu'il a maintenant. Mais je m'attends à ce que le commerce de l'avenir qui devra être recueilli dans l'Ouest par le Grand Tronc soit transporté à quelque port canadien sur les rives de l'Atlantique. Dans tous les cas, c'est là notre programme.

Mon honorable ami (M. Tarte) a déclaré il y a un instant que nous ne devrions pas oublier la route du Saint-Laurent et les voies fluviales, que la route par eau est après tout la plus naturelle. Il y a une chose certaine : c'est que, durant l'été, tous les chemins de fer de l'Ouest chercheront l'eau, tout comme le canard cherche l'eau. Le commerce suivra la route de la navigation durant l'été. Je le demande à mon honorable ami (M. Tarte), bien que la route fluviale soit la route naturelle, s'ensuit-il que là où il y a une route fluviale, il ne doit pas y avoir de communication par voie ferrée ? Je dois dire que notre programme n'est pas hostile au programme qu'il expose, au développement des voies fluviales. Les deux devraient marcher de pair. Je regretterais beaucoup que le projet que nous préconisons et qui a pour but la construction d'un autre chemin de fer transcontinental fut soutenu par moi à l'encontre de nos voies fluviales. Au contraire, il est clairement entendu que nous devons développer nos voies fluviales et il me semble que c'est ce que nous faisons dans le moment.

Il reste peu à faire pour améliorer le Saint-Laurent. Nous pouvons améliorer le chenal çà et là et nous pouvons faciliter le transbordement des produits aux têtes de ligne, mais je ne vois pas pas que nous puissions faire beaucoup plus que cela. Dans tous les cas, j'aimerais à entendre, soit maintenant, soit une autre fois, quelles sont les nouvelles améliorations conseillées par mon honorable ami (M. Tarte). Si nous avions suivi la ligne de conduite maintenant indiquée par mon honorable ami (M. Tarte) aurions-nous construit le chemin de fer Canadien du Pacifique ?

J'en doute. De fait, M. le président, nous aurions laissé le commerce se diriger vers les ports américains. Il eut été aussi facile pour le chemin de fer Canadien du Pacifique de prendre le commerce à l'extrémité sud qu'à l'extrémité nord du lac Supérieur. Lorsque la charte du chemin de fer Canadien du Pacifique a été adoptée en 1880 et 1881, le parlement du Canada a conféré au chemin de fer Canadien du Pacifique le pouvoir d'aller au nord et au sud du lac Supérieur. Le premier chemin de fer qui ait pénétré dans le Nord-Ouest est venu du territoire américain, et à l'heure actuelle, je suis heureux de le dire il y a du commerce pour le chemin de fer Canadien du Pacifique sur les deux rives du lac Supérieur. Naturellement, le Grand Tronc développera son commerce par la rive nord, mais, comment se fait-il que le Grand Tronc, lorsqu'il a d'abord soumis sa proposition au parlement, oubliant tous les avantages sur lesquels mon honorable ami (M. Tarte) vient d'appeler mon attention, a demandé qu'on lui permit de pénétrer dans les Territoires

du Nord-Ouest, non pas la rive sud du lac Supérieur, mais par la rive nord ?—Car mon honorable ami se rappelle et sait très bien que la première proposition du chemin de fer du Grand Tronc avait pour but de construire entre North-Bay et Winnipeg, sur la rive nord du lac Supérieur. D'après les déclarations faites il y a un instant par mon honorable ami, il eut été plus facile et moins coûteux pour le Grand Tronc de pénétrer dans les Territoires du Nord-Ouest par la rive sud que par la rive nord du lac Supérieur.

M. SAMUEL HUGHES : Du lac Supérieur

Sir WILFRID LAURIER : Oui, si j'ai bien compris mon honorable ami (M. Tarte), il a dit que la compagnie, par des étapes faciles, établirait une ligne de Winnipeg à Duluth et de Duluth à Chicago. Le Grand Tronc peut avoir ou ne pas avoir ce pouvoir, mais il apprécie l'avantage de pénétrer dans le Nord-Ouest, sur le sol canadien. Il voulait attirer ce commerce à Portland. Mais c'est précisément là où s'est produit la différence entre lui et nous. Nous lui avons dit que nous ne consentirions pas à cela et qu'à moins qu'il ne consentit à établir sa ligne sur le territoire candaien jusqu'aux ports situés sur les rives canadiennes de l'océan, nous ne conclurions aucune convention avec lui. Quel avantage la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc trouve-t-elle à faire cela ? La raison pour laquelle elle consent à payer 3 pour cent sur le coût de la ligne à partir de Winnipeg, c'est qu'elle espère développer le commerce sur cette partie du chemin. Elle s'attend à avoir un trafic local considérable sur ce chemin.

Quant à la nature de la région située le long de la route projetée, en tant qu'il s'agit d'agriculture, nous n'avons pas de renseignements ayant quelque importance, au moment actuel, j'admets cela. Mais nous avons des renseignements qui ne sauraient être contredits à l'effet qu'il y a dans cette partie de la région nord du pays des forêts précieuses; qu'il y a des chutes d'eau en quantités inouies et qu'il y a des indices de gisements minéraux d'une grande valeur. Si nous avons dans cette région septentrionale des chutes d'eau, des forêts et des minéraux, nous avons tout ce qu'il faut pour fournir un trafic local à ce chemin. Dans tous les cas, le Grand Tronc a en cette entreprise une confiance telle qu'il est prêt à affermer la voie et à payer 3 pour 100 d'intérêt sur la construction.

Mon honorable ami dit qu'il ne discutera pas maintenant l'aspect financier de la question. Mois non plus. Le Grand Tronc gouverne cette compagnie. Mais dit mon honorable ami, il n'y met pas d'argent. Il faudra qu'il y mette de l'argent, sans quoi il ne pourra remplir les obligations de son contrat. Pour le moment, si l'entreprise réussit, il lui faut payer 3 pour 100 pour l'affermage. Pourquoi le Grand Tronc consent-il à payer 3 pour 100 de loyer? Car il ne peut manquer à son engagement de payer le loyer de la partie de sa ligne s'étendant de Winnipeg à Moncton, sans faire défaut sur tout le chemin, et si le chemin réussit dans son ensemble, il faut qu'il paye le loyer afin d'avoir la section profitable de l'ouest. Dans tous les cas, ce sont là nos prévisions et c'est là le marché que nous avons conclu avec lui.

M. R. L. BORDEN : Mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) a dit que la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc est tenue de payer 3 pour cent sur le coût du chemin entre Winnipeg et Moncton. Je ne vois pas un seul mot, ni dans l'un ni dans l'autre des contrats qui oblige le Grand Tronc à payer un seul sou. Mon très honorable ami connaît-il quelque clause de ces contrats qui lie la compagnie en ce sens?

Sir WILFRID LAURIER : Je sais qu'en vertu de ce contrat, le Grand Tronc est tenu d'entretenir cette ligne, de la gouverner.

M. SAM. HUGHES : Le Grand Tronc ?

Sir WILFRID LAURIER : Si, en vertu de cette convention, le Grand Tronc est tenu de gouverner le Grand-Tronc-Pacifique, naturellement, il est de son intérêt de voir à ce que cette entreprise réussisse. Je dis que s'il veut tirer profit de la ligne, il peut en tirer profit, mais il faut qu'il l'accepte avec ses avantages et ses inconvénients. Autrement, il ne pourra pas du tout maintenir l'entreprise.

M. R. L. BORDEN : Je voulais tout simplement comprendre si mon honorable ami et moi nous sommes du même avis sur la question de savoir s'il y a de la part du Grand Tronc, obligation légale de payer le loyer en tout ou en partie.

M. SAM. HUGHES : Au cas où le Grand Tronc refuserait de payer le loyer de la division de l'ouest, où est la disposition pénale contenue dans le contrat ?

Sir WILFRID LAURIER : Tout le capital-actions sert de garantie pour cette partie de l'entreprise. Mon honorable ami trouvera cela dans le contrat.

M. SAM. HUGHES : Où est-ce ?

Sir WILFRID LAURIER : Je regrette de ne pas avoir la clause sous la main, mais je l'indiquerai à mon honorable ami dans quelques instants. Voici en quelques mots, ce que j'ai à dire à mon honorable ami au sujet de l'entreprise. Prenez le cas du chemin de fer Pacifique Canadien. Je veux rappeler ce fait à l'attention de mon honorable ami (M. Tarte) qui voulait discuter au point de vue des affaires. Une fois rendu à Montréal, le chemin de fer Pacifique Canadien désirait avoir un terminus d'hiver. Il eut été très facile de suivre la ligne géographique et de trouver un terminus d'hiver

sur le territoire américain. Le chemin de fer Pacifique Canadien aurait pu aller à Portland, à Boston ou à trois ou quatre autres ports différents sur la côte de l'Atlantique et sur le territoire américain. Mais il est allé à un port sur le territoire canadien. Il a adopté une ligne qui jusqu'à présent ne lui a pas rapporté beaucoup de profits. Pourquoi a-t-il fait cela ? Le sentiment national l'a forcé à le faire. Il a été forcé de développer le trafic au port de Saint-Jean et, bien que le commerce de Saint-Jean ne donne pas beaucoup de profit au chemin de fer Pacifique Canadien au moment actuel, je crois que c'est un commerce qui est très important, et le chemin de fer Canadien du Pacifique espère avec le temps d'en faire un commerce très profitable. Eh bien, c'est la même considération qui anime la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique. Le Canada prend place au premier rang, il devient un grand pays et le Grand-Tronc-Pacifique trouvera son profit à devenir une ligne nationale, tout comme le chemin de fer Pacifique Canadien.

Le Grand-Tronc-Pacifique trouvera son profit à avoir une ligne sur le territoire canadien tout comme sur le territoire américain. Naturellement, mon honorable ami pourra dire que le chemin de fer du Grand Tronc peut aller à Chicago. Il le peut, mais s'il va à Chicago il perd ses droits en vertu de ce contrat et il en subit toutes les conséquences.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Avant qu'un autre honorable député prenne la parole, j'attirerai l'attention sur le fait que la discussion qui dure depuis huit heures est irrégulière. Mais j'allais dire que si le comité est d'avis qu'elle continue encore, je n'ai pas à cela d'objection spéciale. Cependant je veux attirer l'attention du comité sur le fait que cela n'est pas régulier.

L'honorable M. TARTE : Je n'ai qu'un mot à répondre aux déclarations de mon honorable ami. Je suis vraiment très heureux qu'il nous ait dit que le gouvernement ne perd pas de vue aujourd'hui et ne perdra pas de vue à l'avenir la grande importance du programme relatif à nos voies fluviales, si je puis me servir de cette expression. Nous verrons avant la fin de la session ce que signifie la déclaration de mon honorable ami. Mon très honorable ami n'oubliera pas, j'en suis certain, que le chemin de fer Pacifique Canadien était sous la direction d'une seule compagnie. Il n'y avait pas de Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien ayant un chemin de fer situé en partie au Canada et en partie aux Etats-Unis. C'était un chemin de fer canadien du commencement à la fin. Il était situé sur le sol canadien depuis l'ouest jusqu'à l'est. Je me rappelle comme si c'était d'hier le débat qui a eu lieu au sujet du chemin de fer Pacifique Canadien, et tandis que mon très honorable ami parlait, l'un de ses discours m'est revenu à la mémoire. J'ai fait venir le volume. Mon très honorable ami avait alors si peu de confiance en la ligne de raccordement entre l'ouest et l'est que, dans un discours très éloquent, il a suggéré que la section située sur la rive nord du lac Supérieur ne fut pas construite. J'ai le volume sous la main. Je crains beaucoup que nous ne soyons divisés aujourd'hui pour les mêmes raisons que nous l'étions alors. Le parti conservateur, auquel j'appartenais alors—j'étais alors journaliste—voulait construire le chemin sur le sol canadien depuis une extrémité du pays jusqu'à l'autre. Mon très honorable ami et ses amis suggéraient que la section située au nord du lac Supérieur fut remise à plus tard, et que le commerce allat où bon lui semblerait. Mais l'idée d'un chemin de fer transcontinental canadien s'empara de l'opinion publique en Canada et le chemin fut construit. Je répète à mon très honorable ami que je n'ai pas d'objection à ce que le Grand Tronc aille au Nord-Ouest, mais je lui demande, et il n'a pas répondu à cette question, et nul de ses collègues n'y a répondu: Comment peut-il nous dire que la Compagnie du Grand Tronc, qui a sa ligne depuis Chicago jusqu'à Buffalo et jusqu'à Portland, et qui se sert, dans une grande mesure, de cette ligne pour le transport du trafic canadien, trouvera son profit à expédier le trafic par la ligne du nord ? Mon très honorable ami et ses collègues ne peuvent citer une seule clause du contrat qui oblige la Compagnie du Pacifique Canadien à payer 3 pour 100 d'intérêt. Le gouvernement a entrepris de construire cette ligne. Pour la construire, il empruntera de l'argent sur notre propre crédit. Il nous faut emprunter l'argent pour construire la ligne. Nous allons nommer des commissaires et ils construiront la ligne. Ils paieront pour le coût de la construction de la ligne et alors nous serons tenus de payer l'intérêt nous-mêmes.

Nous avons conclu une convention avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et non avec la Compagnie du Grand Tronc, à l'effet qu'elle paiera 3 pour 100 d'intérêt après un certain temps, mais si elle ne paye pas, qui sera tenu de payer ? Le peuple canadien est tenu de payer. Mais, je le répète, la question financière n'est pas celle qui me préoccupe le plus. La cause principale de mon anxiété c'est que la Compagnie du Grand Tronc a tout intérêt à détourner le commerce vers ses lignes américaines, et le gouvernement ne peut remédier à ce danger, qui est très sérieux, à moins qu'il améliore immédiatement nos voies fluviales. Je suis très heureux que mon très honorable ami ait accueilli mes remarques selon l'esprit qui me les avait inspiréees. S'il voulait peser de nouveau les arguments qui ont été soumis à sa considération, non seulement par moi, mais par un grand nombre d'hommes d'affaires au sujet de nos voies fluviales, je crois qu'il n'hésiterait pas, même durant la présente

session, à formuler un programme qui serait de nature à satisfaire le pays. Je crois que le danger est peut-être plus sérieux que mon très honorable ami ne l'a cru. Je lui rappellerai encore, et c'est mon dernier mot, les efforts énergiques que font les Américains pour l'amélioration de leurs voies fluviales. Le coût du transport sur le canal Erié est de moins de 3 sous par boisseau pour le blé et d'encore moins pour le maïs. En été, sur le New-York Central, le prix du transport est d'environ 4 sous par boisseau. Grâce au parachèvement des améliorations du canal Erié et à l'approfondissement de la rivière Sainte-Marie, les Américains transporteront le grain de Duluth ou Chicago à New-York, moyennant environ deux sous par boisseau. Il n'en coûte qu'un sou et une fraction pour transporter un boisseau de blé de Chicago ou de Duluth à Buffalo. M. Noble, ingénieur distingué, croit même que, grâce aux améliorations du canal Erié, le blé peut être transporté de Buffalo à New-York à moins d'un sou par boisseau. Nous avons à faire face à cet état de choses. Outre notre grand rival, le canal Erié, il nous faut compter avec les routes du Mississipi, du Missouri et du golfe du Mexique.

A moins que nous ne prenions toutes les dispositions nécessaires pour tirer parti de nos propres moyens de transport, ces rivaux vont certainement nous enlever ce commerce du Nord-Ouest canadien, auquel nous avons le droit de nous attendre.

M. HEYD : Notre ami (M. Tarte) parle avec beaucoup d'assurance, mais j'aimerais à lui poser une question. Il a tourné en ridicule l'idée que du grain pourrait être transporté à bénéfice entièrement par chemin de fer du Nord-Ouest à Québec, mais laissez-moi vous lire l'opinion de sir Sandford Fleming, qui est certainement une autorité en ces matières, et je serais heureux que l'honorable député (M. Tarte) voulût bien nous donner des explications là-dessus. Voici ce que dit sir Sandford Fleming :

En construisant sur la route du nord un chemin de fer absolument moderne, sans pentes ou autre obstacles, nous serions alors en état de pouvoir transporter, en toutes saisons, jusqu'aux ports maritimes du Canada, les produits de la moitié nord de la région des prairies, à meilleur marché que par tout autre route. Les avantages de la route des lacs ont été fort vantés. Le transport par eau a certainement ses avantages dans certaines circonstances, mais il a aussi ses limites dues à des conditions géographiques et climatériques. Selon toute probabilité, le pays situé à l'ouest de Winnipeg, et Winnipeg même, continueront à jouir en été de tous les avantages des lacs ; mais il y a une vaste étendue de terre arable située plus au nord et à l'ouest, d'où l'on croit que des marchandises pourront tre transportées à Québec par chemin de fer à meilleur marché que par la route des lacs. Bien entendu, il faudra pour cela que ce nouveau chemin de fer n'offre pas les pentes qu'on rencontre si souvent sur nos chemins de fer canadiens, et cette condition ne pourra être déterminée que par une exploration sérieuse. Si un chemin de fer de ce genre était jamais construit, je me fais fort de prédire que, cette voie étant plus courte, le grain pourra être amené à Québec à meilleur marché que par la route du sud, même si on ne demandait rien pour la traversée des lacs de Fort-William à Depot-Harbour, Owen-Sound ou Sarnia. Et je ne parle ici que d'une moitié de l'année, c'est-à-dire celle où la navigation est ouverte ; les autres six mois, la route du nord se trouvera absolument sans rivale.

Un chemin de fer construit sur la route du nord serait utilisable, en tout temps et en toute saison, pour faire communiquer le grenier de l'empire, situé au centre du Canada, avec l'océan. De plus, à Québec en été, et aux ports des provinces maritimes en hiver, les navires transportant des denrées dans la Grande-Bretagne pourraient, en cas de besoin, être mis sous la protection de la flotte anglaise.

Eh bien, vous avez ici le choix : soit M. Tarte ou sir Sandford Fleming.

L'honorable M. TARTE : Je demanderais à mon honorable ami (M. Heyd) de se laisser surtout guider par les faits. Mon honorable ami ne devrait pas oublier que sir Sandford Fleming conseille de construire une ligne plus au nord, et non pas là où le gouvernement propose d'aller. D'ailleurs, quels sont les faits ? J'ai ici devant moi le rapport du " Produce Exchange " de New-York, et je lis dans ce rapport que les taux de transport baissent durant la saison de navigation, et s'élèvent sitôt la navigation fermée. A Minneapolis, Saint-Paul, Chicago, Buffalo et Duluth, on a construit d'immenses élévateurs pour y emmagasiner le grain en attendant l'ouverture de la navigation. Chacun sait qu'on ne transporte que fort peu de grain en hiver, et que ce grain est alors surtout pour la consommation domestique. Les paroles de sir Sandford Fleming méritent sans doute d'être prises en considération, mais les faits viennent à l'encontre de tout cela, ainsi que les pratiques suivies par les chemins de fer. La Compagnie du Grand Tronc a plusieurs bateaux sur les lacs. Des centaines de bateaux font le service entre Sarnia et les ports des Etats-Unis, et toutes les compagnies de chemin de fer ont un service sur les lacs. M. Booth, du Canada-Atlantique, a trois navires immatriculés aux Etats-Unis et deux au Canada, il a des agents à tous les principaux ports des lacs, et il transporte du grain et toutes sortes de marchandises jusqu'à Parry-Sound, puis de là par son chemin de fer jusqu'à Coteau du Lac et Montréal. Il adopterait d'autres moyens, s'il croyait que cela lui serait plus profitable. Sir Sandford Fleming, je le reconnais volontiers, n'est pas le premier venu en matière de chemin de fer, mais je crois pouvoir assurer qu'on ne trouverait pas en Amérique deux autres ingénieurs qui seraient du même avis que lui.

M. McCREARY : L'honorable député (M. Tarte) nous a dit que le Grand Tronc n'aurait pas besoin d'utiliser ce chemin de Winnipeg à Québec, parce qu'il peut obtenir une

route moins dispendieuse de Winnipeg à Duluth, et de Duluth à Ashland, puis utiliser le Wisconsin Central de Ashland à Chicago. Il affirme qu'un chemin de fer de Winnipeg à Duluth n'aurait pas plus de 360 milles, mais je crois que ce sera plutôt 460 milles. Dans tous les cas, peut-on supposer que le Wisconsin Central va vendre une partie de son chemin au Grand Tronc sans l'obliger à prendre tout le chemin avec ses points terminaux ? Je ne le crois pas. On affirme maintenant que M. Rockfeller a acheté le Wisconsin Central ou qu'il a une promesse de vente. Le Grand Tronc aurait pu, dit-on, acheter ce chemin il y a quelque temps, mais il ne peut plus le faire maintenant. Mais même en supposant que le Grand Tronc pourrait arriver à Chicago comme l'affirme l'honorable député (M. Tarte), comment donc se fait-il, si c'est là réellement la route la moins dispendieuse pour transporter le grain du Nord-Ouest, que les habiles financiers qui dirigent le Grand Tronc viennent nous demander aujourd'hui de leur donner une route de North-Bay à Winnipeg ? Il est plus aisé de construire un chemin de fer de North-Bay à Québec que de North-Bay à Winnipeg.

Une VOIX : Comment le savez-vous ?

M. McCREARY : Je crois que c'est là l'avis de tous les ingénieurs. J'en agis ici comme l'a fait mon honorable ami (M. Tarte) ; si je dis cela, c'est parce qu'on m'a informé qu'il était beaucoup plus difficile de construire un chemin de fer à partir d'un point nord du lac Népigon et de là à Winnipeg, plutôt que d'un point situé au nord de North-Bay jusqu'à Québec. Et cependant, s'il faut en croire mon honorable ami, ces mêmes habiles financiers qui auraient pu se rendre à Chicago par voie de Duluth et du Wisconsin Central, sont venus trouver ce gouvernement et lui ont demandé une charte pour un chemin de North-Bay à Winnipeg en s'engageant à en faire une route rémunératrice. Cela étant, ils se trouveraient avoir bien plus de chances en allant jusqu'à Québec, car il leur faudra faire passer leurs wagons de North-Bay à Portland——

L'honorable M. TARTE : Sur une route déjà construite.

M. McCREARY : Mais il leur faut payer l'intérêt sur les obligations de ce chemin.

L'honorable M. TARTE : Certainement, cela les aidera à payer l'intérêt.

M. McCREARY : Ils devront payer l'intérêt sur le coût de ce chemin, absolument comme il leur faudra payer l'intérêt sur le coût du chemin allant de North-Bay à Québec.

L'honorable M. TARTE : Sont-ils obligés aujourd'hui de construire cette partie du chemin ?

M. McCREARY : S'ils avaient demandé une charte à ce parlement, et s'ils avaient obtenu une subvention, je suppose qu'ils y auraient été obligés. On a dit l'autre jour qu'ils n'ont obtenu que $3,200 par mille. Je crois pouvoir assurer qu'on a demandé une subvention plus forte que celle qui serait aujourd'hui nécessaire pour cette construction. L'honorable député nous parle du transport du grain par eau. Nous savons tous que du grain peut être transporté par eau à meilleur marché que par la voie de fer ou par la voie mixte. Cependant, on peut perdre beaucoup plus que cette différence en gardant le train tout l'hiver. Un cultivateur n'utilise sa lieuse que deux ou trois semaines chaque année ; cependant, il lui faut payer l'intérêt toute l'année sur cette machine. Mon honorable ami sera sans doute surpris d'apprendre qu'il reste encore ce printemps 15 millions de boisseaux de blé, à l'ouest du lac Supérieur, soit dans les élévateurs ou chez les cultivateurs mêmes. J'ai ici, comme preuve, un rapport d'un commissaire d'entrepôt. Combien en coûte-t-il pour garder tout ce blé à partir de la fermeture de la navigation, disons du 1er décembre à la fin de mai ? Cela fait sept termes, à ¾ cent par boisseau par terme, soit au total, y compris l'assurance, 5¼ cents par boisseau. Si on évalue ce blé à une moyenne de 80 cents le boisseau, l'intérêt sur 1,000 boisseaux à 6 pour cent ajoute encore $4 par mois au coût du blé, ce qui porte le total des charges par mois à 1.15 cent par boisseau, ou pour les six mois, 6.90 cents par boisseau. D'un autre côté, les tarifs du chemin de fer du Pacifique ont été l'hiver dernier, jusqu'à Saint-Jean, pour le grain destiné à l'exportation, 22½ cents par 100 livres, ou 13½ cents par boisseau, alors que par eau, de Fort-William et de Port-Arthur jusqu'à Montréal, on ne demandait que de 5 à 5½ cents par boisseau. Ces taux varient de temps à autre. Ainsi, il peut y avoir en ce moment entre 10 et 15 millions de boisseaux de blé qui attendent d'être transportés, et les bateaux qui ont hiverné dans les ports du lac Supérieur pourraient peut-être transporter ce blé, à un premier voyage, à des taux aussi bas que 1½ cent par boisseau. On voit donc que l'expéditeur, ayant gardé son blé tout l'hiver, jusqu'à ce qu'il puisse l'envoyer à Montréal, ne réalise ici qu'une économie d'environ 1¼ cent par boisseau, comparativement à ce qu'il lui en aurait coûté pour envoyer ce blé entièrement par chemin de fer jusqu'à Saint-Jean ; et ils est intéressant, pour tous ceux ayant étudié ces sujets, de voir à quel point concordent de près les tarifs d'hiver par la voie de terre jusqu'à Saint-Jean, et les tarifs d'emmagasinage ajoutés aux tarifs de la voie des lacs jusqu'à Montréal. Mon honorable ami qui me donne ces renseignements me fait remarquer :

Il n'est guère nécessaire de vous rappeler, à vous surtout qui êtes au courant des besoins de l'Ouest, combien il importe que nous fassions tous nos efforts pour décharger le cultivateur de cet impôt onéreux d'emmagasinage repré-

sentant près de 8 cents par boisseau, impôt d'autant plus onéreux que la concurrence est aujourd'hui bien plus vive.

C'est là le surplus que le cultivateur a à prendre en considération s'il veut faire transporter son blé entièrement par chemin de fer. Je ne dis pas que le chemin de fer pourra lutter, en été, contre la voie d'eau; mais en hiver, comme les wagons sont là, pourquoi ne pas les utiliser ? Ils pourront certainement payer leurs frais. Et puis, il y a encore les marchandises à destination de l'ouest. J'ai fait remarquer l'autre jour qu'un train était arrivé à Winnipeg, il y a eu deux semaines samedi dernier, qui était le plus lourdement chargé qu'on ait jamais vu dans l'ouest. Ce train comprenait 83 wagons chargés de produits des manufactures de l'est. Une fois ces marchandises délivrées, que faudrait-il faire des wagons vides? Ces wagons prennent environ deux semaines à se vider. La navigation n'est pas encore ouverte sur les lacs, et ces wagons devront alors revenir à vide. Je prétends que ces wagons pourraient se charger de blé à un taux qui serait bien plus rémunérateur pour les cultivateurs que s'il leur fallait garder leur grain tout l'hiver, et payer des frais d'emmagasinage, d'assurance et d'intérêt. Je puis faire appel à tous les membres de la Halle aux blés de Winnipeg, et il n'en est pas un qui ne soit prêt à appuyer ce que je viens de dire.

M. HAGGART : J'ai écouté avec la plus grande attention ce que nous a dit l'honorable député de Sainte-Marie (M. Tarte) sur tout cela, et je crois que sa résolution de la question des transports est la bonne. Du moins, cela concorde parfaitement avec l'idée que je m'en suis fait moi-même. Il nous a dit que, pendant près de sept mois de l'année, cette solution de la question se trouve dans le transport par eau à partir du haut du lac Supérieur jusqu'à l'océan. Je crois pouvoir assurer que tous les administrateurs de chemins de fer seront unanimes à dire qu'aucun chemin de fer construit soit au nord ou au sud du lac Supérieur ne pourrait lutter en été contre la voie du Saint-Laurent. Alors, où se trouve ici notre devoir ? Notre devoir est de nous assurer que notre réseau de canaux et de voies fluviales, du lac Supérieur à l'océan, soit rendu aussi parfait que possible. Ainsi que je l'ai souvent fait remarquer en cette Chambre, la nature nous a donné de grands avantages sur les Etats-Unis pour ce qui est des transports. Par les lacs et le Saint-Laurent, nous sommes à mêmes d'être les maîtres de la situation, depuis le lac Supérieur jusqu'à l'océan.

Sir WILFRID LAURIER : Que faire de nos canaux ?

M. HAGGART : Le très honorable premier ministre ne devait pas être présent quand j'ai prononcé un discours sur cette question, discours où j'expliquais tout cela au long. Nous avons une navigation de 20 pieds jusqu'à Port-Colborne. Je crois qu'on devrait aller plus loin en construisant un autre canal passé les chutes Niagara. Cela nous donnerait 20 pieds jusqu'à Prescott. Les travaux, de Prescott à Montréal, exigeraient une dépense que nous ne serions peut-être pas justifiables d'encourir dans le moment. Dans tous les cas, ces travaux se trouveraient résoudre la question, c'est-à-dire que nous nous trouverions ainsi avoir une navigation de 20 pieds jusqu'à Montréal par voie de la rivière Ottawa et du canal de la baie Georgienne. Nous devrions aussi, ainsi que je l'ai déjà dit, faire de Montréal un port de premier ordre, et rendre le trajet de Montréal à Québec tellement sûr que tous les bateaux pourraient l'entreprendre de jour et de nuit sans le moindre danger. Cela pourrait être fait en suivant l'exemple que les Américains nous donnent sur le lac Hay, en aval de la rivière St. Mary, où le chenal aboutissant au lac Michigan est si bien éclairé à l'électricité qu'on peut s'y aventurer sans plus de danger que pendant le jour.

Malgré les déclarations de sir Sandford Fleming ou de toute autre personne, je puis assurer que l'opinion pour ainsi dire presque générale, parmi tous ceux qui s'intéressent à la question des transports, c'est que, durant la saison de navigation, aucun chemin de fer ne peut lutter avec la voie d'eau. Mon très honorable ami s'est élevé contre l'opposition qu'on fait à l'octroi d'une charte à la Compagnie du Grand Tronc, mais mon honorable ami (M. Tarte) ne s'est pas opposé à ce que le Grand Tronc ait accès au Nord-Ouest. Il a dit ceci : Vous construisez un chemin de Winnipeg à Québec et vous le donnez au Grand Tronc ; mais quel intérêt le Grand Tronc peut-il avoir à transporter des chargements de Winnipeg à Québec ? Et mon honorable ami a fait remarquer que le Grand Tronc pourrait mettre la main sur un chemin de fer de Winnipeg à Duluth, puis de là à Ashland et Chicago, puis à Portland. Et l'intérêt sur tous les frais ainsi engagés eût été de un million de dollars de moins par année que celui que cette compagnie aurait à payer sur ce nouveau chemin de fer que le gouvernement se propose de construire. Quel intérêt a donc le Grand Tronc à se rendre à Québec ? C'était là l'argument de mon honorable ami. Puis l'honorable député de Selkirk a demandé : Pourquoi le Grand Tronc, s'il a jamais voulu aller à Chicago, solliciterait-il une charte pour construire un chemin jusqu'à la tête du lac Supérieur ? Evidemment, la raison en est que si le Grand Tronc avait un chemin jusqu'à Chicago, et qu'une compagnie rivale eût le chemin de Québec, le Grand Tronc se trouverait en face d'un concurrent pour le transport du grain jusqu'à la mer, et il lui faudrait alors aviser à pouvoir transporter ce grain à aussi bon marché que ce concurrent. Le seul moyen pour le

Grand Tronc de sortir de cette impasse consiste à arriver au lac Supérieur le plus rapidement possible, puis charger le grain sur les bateaux, le transporter à Midland, et de là le faire passer sur sa propre ligne jusqu'à Portland.

Mon honorable ami s'oppose aussi à ce que nous mettions le Grand-Tronc-Pacifique aux mains d'une compagnie dont les intérêts, financiers ou autres, l'engagent à transporter des marchandises sur sa propre ligne jusqu'à Portland. Dans tous les cas, je suis persuadé, pour peu que nous nous arrêtions à considérer les avantages dont nous a gratifié ici la nature, que nous nous apercevrons que le mode de transport le meilleur marché est à travers notre propre territoire, et que, si nous savons tirer parti de ces avantages, nous allons pouvoir nous rendre maîtres de l'immense commerce qui n'attend que l'occasion de se développer dans le Nord-Ouest et le Manitoba. Il y a trois manières de diriger ce commerce vers l'océan. M. Hays, dans son discours aux actionnaires du Grand Tronc, a dit que le jour n'était pas éloigné où l'on transporterait plus de grain à la côte du Pacifique qu'au lac Supérieur. Ceux qui ont la haute main sur le chemin de fer du Nord croient que la solution de la question des transports, pour ce qui est du Manitoba et du Nord-Ouest, consiste à se rendre à la baie d'Hudson, et l'on veut construire un chemin jusque là. Ces gens-là sont sincères. Ils sont persuadés que la plus grande partie du surplus des récoltes de cette immense région va trouver marché en Europe, non pas par voie du lac Supérieur, mais par la baie d'Hudson.

MM. Mackenzie et Mann sont en ce moment à étudier la construction d'une ligne jusqu'au fort Churchill. Ils projettent de construire là d'immenses élévateurs, et ils cherchent à engager des capitalistes anglais à construire d'autres élévateurs en Angleterre. Ils affirment qu'ils peuvent résoudre la question de l'alimentation de l'empire britannique, en facilitant le transport des céréales par voie de la baie d'Hudson. Mais nos populations de l'est sont aussi intéressées à ce qu'on ait accès à cette partie du Canada au meilleur marché possible. Je répète que la nature exige que nous nous en tenions le plus possible à nos voies d'eau. Le très honorable premier ministre nous a lu quelques extraits d'opinions émises par sir Sandford Fleming, afin de démontrer qu'un chemin de fer moderne, c'est-à-dire avec des pentes de quatre-dixièmes de pied par cent pieds, pouvait parfaitement lutter avec les voies d'eau.

Eh bien, 4-10 de pied équivalent virtuellement à une voie parfaitement horozontale, car une locomotive aura autant de force de traction sur une rampe 4.10 que sur une voie parfaitement horizontale.

M. HEYD : Pas du tout.

M. HAGGART.

L'honorable M. HAGGART : Je dis qu'il en est ainsi et je puis citer des autorités à l'appui de mon assertion. La raison en est tout simplement que pour faire partir une locomotive à une gare, il faut autant de force motrice qu'il en faut, une fois qu'elle est en mouvement, pour lui faire monter une rampe de 4-10. Lisez n'importe quelle autorité en fait de génie civil. Consultez le " Scientific American ". Ainsi que mon honorable ami, j'avais autrefois quelques doutes quant à cette raison, mais c'est une raison saine, et il n'y a pas le moindre avantage à avoir une voie parfaitement horizontale, parce qu'une rampe de 4.10 pour cent est virtuellement la même chose qu'une voie horizontale. Mon honorable ami se fait-il une idée de ce qu'il en coûtera pour établir cette rampe de Winnipeg à Québec et de Québec à Moncton ? Pour établir une rampe de 26 pieds en allant à l'est, et même en doublant cette hauteur en allant à l'ouest, il faudra dépenser $50,000 par mille.

Pour établir des pentes à 4.10 pour cent, il faudra dépenser près de $30,000 par mille.

Le peuple est-il prêt à faire une pareille dépense ? J'ai toujours été en faveur du développement du Nord-Ouest au moyen de communications par voies ferrées. Mon opinion a toujours été que le point de départ devrait être North-Bay ou le lac Supérieur, et que l'on devrait aller au nord du lac Winnipeg, et j'ai été heureux de voir qu'une compagnie entreprenante comme la Compagnie du Grand Tronc s'intéressait à ce projet. Je crois que la compagnie a fait beaucoup pour l'avantage de notre pays, et si l'on doit accorder de l'aide à un chemin de fer, je crois qu'il est juste qu'on l'accorde à cette voie ferrée. Mais je me suis toujours opposé à une dépense d'argent pour un chemin que je crois être absolument inutile et qui, d'après mon opinion actuelle, ne sera jamais construit. Je n'ai jamais pu comprendre les arguments en faveur de la construction d'un chemin de fer de Québec à Moncton. L'argument en faveur d'un chemin entre Québec et North-Bay est qu'il pourait développer cette partie du pays. Comme le dit le très honorable ministre, il peut y avoir dans cette région un grand nombre de chutes d'eau d'où l'on pourra tirer la force nécessaire au développement de l'électricité, et il peut y avoir des minéraux et des ressources forestières, mais avant de dépenser de l'argent pour un chemin de fer, nous devrions avoir des rapports d'explorations donnant des renseignements exacts. Nous devrions avoir quelque connaissance de la région. Nous devrions savoir si elle contient des ressources de ce genre, et d'abord, nous devrions la développer au moyen d'un chemin de fer de colonisation peu dispendieux, et ne pas gaspiller nos ressources par d'inutiles extravagance.

Revenons maintenant à la question soumise au comité, savoir : l'émission de capital-actions en faveur du Grand-Tronc-Pacifi-

que. Voyons quelle est la situation du chemin de fer du Grand Tronc relativement à cette entreprise. Il garantit la construction d'un quart du chemin entre Winnipeg et l'océan Pacifique. Cela ne donne pas au chemin de fer du Grand Tronc aucun intérêt pécuniaire dans l'entreprise, si ce n'est qu'au cas où l'entreprise ne rapporterait pas assez pour payer l'intérêt sur ce quart de section, il sera responsable du paiement de cet intérêt. Alors, quel avantage le chemin de fer du Grand Tronc retirera-t-il de la construction de cette partie du chemin ? L'acte de l'année dernière décrète qu'il pourra y avoir une émission de capital-actions au montant de $45,000,000 dont $25,000,000 devront être la propriété du Grand Tronc. Cela lui donnait des intérêts dans l'entreprise du chemin. Si jamais l'entreprise devait être profitable, le chemin de fer Grand Tronc avait, en sus de l'intérêt payable sur les obligations, du matériel roulant et des frais d'exploitation, un intérêt dans l'entreprise du chemin. Je puis comprendre que le chemin de fer du Grand Tronc-Pacifique soit intéressé dans l'entreprise, car c'est lui qui doit exploiter la voie ferrée. Mais ce contrat donne à la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc le pouvoir d'acquérir les $45,000,000 de capital-actions, la seule condition étant qu'elle détiendra la majeure partie du capital-actions à un titre tel qu'il lui permettra de diriger les affaires de la compagnie. Il n'est pas nécessaire que la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc soit propriétaire d'un seul dollar du capital-actions. Tout ce qu'elle a à faire c'est de conserver la haute-main sur la majeure partie des actions de façon à diriger les affaires de la compagnie. Les honorables députés demanderont peut-être comment elle peut faire cela sans posséder le capital-actions. Cela se fait tous les jours en ce qui concerne les chemins de fer. Le droit de voter, le pouvoir de diriger, la franchise peuvent être conférés à un particulier et les actions à un autre.

M. HEYD : Comment cela peut-il se faire ? L'honorable député (M. Haggart) voudra-t-il expliquer le procédé ?

L'honorable M. HAGGART : Cela se fait tous les jours. Vous obtenez une procuration permanente pour exercer le droit de voter comme représentant des actions. Cela se fait aux Etats-Unis dans un grand nombre de cas, de façon à donner le pouvoir de voter à des gens qui n'ont pas acheté un seul dollar de capital-actions.

M. HEYD : L'honorable député dit-il que, dans la vente des actions, cela va de soi, ou prétend-il que cela peut s'arranger de cette manière ?

M. R. L. BORDEN : Oui, cela peut s'arranger.

L'honorable M. HAGGART : Et cela se fait tous les jours. Un homme peut acheter les actions tout en laissant au vendeur le droit de voter. Je ne sais pas si les actions sont absolument transférées, ni si c'est seulement pour un certain nombre d'années—cinquante ou quatre-vingt-dix-neuf ans——

Sir WILFRID LAURIER : Est-ce légal ?

L'honorable M. HAGGART : Oui, c'est légal aux Etats-Unis et ce le serait ici. Qu'est-ce que le gouvernement a en vue dans cette clause, si ce n'est une condition comme celle-ci ? Voici la clause en entier :

9. Nonobstant toute stipulation contenue au paragraphe vingt-neuf dudit contrat, la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer ne devra pas, après qu'elle aura acquis les vingt-cinq millions de piastres ($25,000,000) d'actions ordinaires qui y sont mentionnés (moins les actions possédées par les directeurs, limitées au chiffre de mille actions), être empêchée de disposer desdites actions ordinaires de la manière qu'elle jugera à propos ; pourvu, toutefois, que ladite compagnie persiste à posséder la majorité desdites actions à tel titre qui assurera à ladite Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer la direction des affaires de la compagnie.

Ce n'est pas du tout la possession pleine et entière, mais tout simplement la possession à un titre lui permettant de diriger les affaires. Or, quel intérêt le chemin de fer Grand Tronc a-t-il dans l'entreprise ? Il peut se désaisir de tout le capital-actions, et ne pas même s'attendre à ce que le capital-actions lui soit remis de quelque manière que ce soit. Il n'y a que ceci qui pourra lui profiter indirectement: il dirige les affaires du chemin et peut faire des arrangements qui seront à son propre avantage. Je ne puis comprendre et je n'ai jamais pu comprendre l'argument du ministre des Finances, au sujet de cette question de capital-actions. Vous émettez certaines valeurs que vous nommez actions et vous émettez certaines autres valeurs que vous nommez obligations et cela se complique immédiatement. Mais voici une proposition des plus simples. Vous pourvoyez à l'émission de $45,000,000 de capital-actions, la Compagnie du Grand Tronc devant détenir le droit de vote représentant la majorité de ces actions. Mais elle peut disposer absolument des actions mêmes. Alors, quel intérêt a la Compagnie du Grand Tronc dans ce chemin? Son seul intérêt est qu'elle est responsable pour un quart du coût de la contruction—pour lequel on lui donne une garantie de première classe—*pari passu* avec le gouvernement sur toute l'entreprise——

M. SAMUEL HUGHES : Sur le Grand-Tronc-Pacifique seulement.

M. HAGGART : Sur le Grand-Tronc-Pacifique depuis Winnipeg jusqu'au littoral. Le très honorable ministre (sir Wilfrid Laurier) a déclaré que la Compagnie du Grand Tronc dirigeait les affaires de la compagnie et qu'elle serait responsable pour 3 pour 100 sur la valeur de la division de l'est. La Compagnie du Grand Tronc n'est pas responsable pour un seul dollar d'intérêt.

Le contrat à ce sujet est passé avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. La responsabilité de la Compagnie du Grand Tronc est telle qu'elle a été décrite par le président de la compagnie à ses actionnaires; et toute la responsabilité de la Compagnie du Grand Tronc au sujet de cette entreprise se réduit tout simplement à un quart du coût de la ligne entre Winnipeg et l'océan Pacifique:

M. R. L. BORDEN : Et même, c'est tout simplement une garantie.

M. HAGGART : Et c'est même une simple garantie. Le ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) peut dire que nous avons la promesse de la Compagnie du Grand Tronc qu'elle détiendra la majeure partie des actions de façon à diriger les affaires de la compagnie. De quelle manière mettra-t-il cette disposition en vigueur ? S'adressera-t-il aux tribunaux pour forcer la Compagnie du Grand Tronc à conserver la possession des actions afin de pouvoir diriger les affaires de cette compagnie? Il se peut qu'il existe une procédure légale au moyen de laquelle on puisse y arriver, mais j'ignore ce qu'elle peut être. Cet acte ne contient pas de dispositions pénales, et s'il existe quelque part une sanction pénale, j'aimerais à savoir où elle se trouve. Donc, voici quelle est la position: La Compagnie du Grand Tronc est responsable pour un quart du coût de la construction de la division de l'ouest et voilà tout. L'intérêt qu'elle a dans l'entreprise n'est pas donné à la Compagnie du Grand Tronc, mais, si je puis m'exprimer ainsi, aux spéculateurs qui constituent la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. En vertu du contrat primitif, ils n'avaient qu'un demi-intérêt dans l'entreprise, mais maintenant vous leur donnez la direction absolue. Et toutes les actions peuvent être en d'autres mains, et il se peut que la Compagnie du Grand Tronc ne reçoive aucun bénéfice de toute l'entreprise, si ce n'est qu'elle dirigera les affaires du Grand-Tronc-Pacifique. Et si je ne me trompe cela durera juste le temps que la Compagnie du Grand Tronc considérera qu'il est de son intérêt de le faire.

M. SAMUEL HUGHES : Nous avons entendu beaucoup de discussions sur les clauses relatives au capital-actions de cette compagnie et au sujet de la direction des affaires de cette compagnie par la Compagnie du Grand Tronc. Et le gouvernement voudrait nous donner à entendre qu'il est de l'intérêt du peuple du Canada de confier la direction des affaires à la Compagnie du Grand Tronc. On serait naturellement porté à croire que cette direction serait dans l'intérêt de la Compagnie du Grand Tronc. Le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Emmerson) est maintenant ici. Comme j'ai étudié les vues de cet honorable ministre et comme le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) ne semble pas avoir la moindre confiance en l'opinion de son collègue, je vais tâcher, pendant que nous sommes à examiner cet aspect de la question, d'exposer au premier ministre et à la Chambre les opinions que j'ai puisées dans les déclarations du ministre des Chemins de fer et Canaux, dont le mutisme est si étrange au sujet de cette grande question. La Compagnie du Grand Tronc doit avoir la haute main sur le capital-actions du Grand-Tronc-Pacifique. La division occidentale du Grand-Tronc-Pacifique, s'étendant depuis Winnipeg jusqu'au littoral du Pacifique, doit être construite sur la garantie des trois-quarts par le gouvernement et du quart par la Compagnie du Grand Tronc. Et le peuple canadien devra construire, sous la surveillance du Grand Tronc, je présume, la ligne entre Winnipeg et North-Bay, de North-Bay à Québec et de Québec à Moncton.

La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'est pas obligée de prendre livraison d'un seul mille du chemin de fer du gouvernement, pas même en vertu de la convention, avant que chaque pied de la voie ait été achevé jusqu'à Moncton. Ai-je tort ou raison ? Si la Compagnie juge à propos de prendre livraison d'une partie construite quelconque du chemin à l'est de Winnipeg, elle peut le faire, mais aux conditions posées par la Compagnie du Pacifique Canadien. Cette compagnie a la haute main sur le capital-actions de sa propre voie ferrée, et elle a la direction de tout le chemin entre l'Atlantique et le Pacifique. Le Grand Tronc a la direction du Grand-Tronc-Pacifique. Quelqu'un va-t-il supposer que le Grand Tronc administrera le Grand-Tronc-Pacifique à son propre détriment? Si l'on suppose cela, je dois dire que sir Charles Rivers-Wilson, M. Hays et leurs associés ne sont pas des hommes aussi habiles en affaire qu'il l'avait supposé. Le premier ministre a fait ce soir un aveu très important. Si cela continue, nous allons avoir des aveux importants sur toute la ligne. Le ministre des Douanes (M. Paterson) en a fait un hier soir lorsqu'il a dit que le Grand Tronc obligeait le gouvernement à agir de telle et telle manière. En lisant ce contrat du commencement à la fin et en l'examinant dans toutes ses particularités, nous constatons que tout cela a été dicté par la Compagnie du Grand Tronc. Nous ne pouvons accuser la gigantesque intelligence du ministre actuel des Chemins de fer et Canaux (M. Emmerson) d'avoir enfanté ce projet. Nous ne pouvons certainement pas accuser l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux de l'avoir fait, et à en juger par le tiède appui de certains membres du cabinet et par les figures impassives de leurs partisans, le premier ministre et le ministre de l'Intérieur sont les seuls responsables de cette convention. Je crois que le premier ministre s'est laissé emporter par l'idée d'un grand chemin de fer transcontinental. Pourquoi n'a-t-il pas suivi le programme du ministre des Chemins

de fer et du député de Cumberland (M. Logan) et de ceux qui les appuyaient au sujet de cette affaire? Nous allons revenir à la question de la direction de cette voie ferrée et je dois dire que, si le gouvernement est honnête, comme je le crois, si la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique est honnête—bien que l'honorable député de Cumberland (M. Logan) dise qu'elle n'a fait preuve d'honnêteté dans aucune des entreprises qu'elle a exécutées—si le gouvernement, si ces gens dirigeant le Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique sont honnêtes en cette affaire, la compagnie devrait être prête à donner au pays une garantie pour la fidèle exécution de ce contrat. Le premier ministre a dit il y a un instant qu'il y a une sanction pénale. Je l'ai cherchée en vain dans le premier traité, dans la convention modifiée, dans le contrat et dans la charte. Je n'y ai trouvé aucune clause pénale ni directe ni indirecte contre le Grand Tronc ou le Grand-Tronc-Pacifique pour la non-exploitation de ce chemin à partir de Winnipeg en allant vers l'est. Il a dit que tout le capital-actions de la compagnie serait la garantie de l'exécution du contrat en ce qui concerne la division de l'est. J'espère que le premier ministre cherchera cela comme il a promis de le faire et qu'il sera prêt à indiquer à la Chambre où cela se trouve. Cela n'a pas encore été démontré, et son habile ministre de l'Intérieur (M. Sifton) qui a fait un très éloquent discours à ce sujet, ne l'a pas démontré. Où en est cette affaire ? Prenons comme exemple, sous une forme pratique, deux wagons de marchandises qui partent de la côte du Pacifique et traversent le continent. Ils viennent à Winnipeg par le Grand-Tronc-Pacifique. Naturellement, le Grand-Tronc-Pacifique a tout le prix de transport provenant de ce trafic. Le premier ministre aurait-il la bonté de me dire si, une fois ce trafic rendu à Winnipeg par cette nouvelle ligne, c'est la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc ou la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique qui retirera le profit de ce transport sur la division de l'est ? J'ai cherché en vain, j'an en vain demandé une réponse. D'un autre côté, supposons que le programme qui a été si éloquemmest exposé ce soir par l'honorable député de la division de Sainte-Marie, Montréal, (M. Tarte), programme que j'ai eu l'honneur d'exposer à la Chambre l'année dernière et qui, de l'aveu de tous ceux qui sont un peu au fait de la question, est le programme véritable du Grand Tronc, soit appliqué en ce qui concerne l'un de ces wagons. Il a son raccordement au sud, à travers Minneapolis, avec sa ligne-mère, il a aussi un embranchement allant à Duluth, et il se relie au réseau actuel du Grand Tronc à Chicago, en route pour Portland et Boston. Supposons que ce programme soit suivi en ce qui concerne l'un des wagons et comparons ensuite les deux wagons. Les deux wagons de marchandises vont du Pacifique à Winnipeg, l'un dévie vers le sud à partir de Winnipeg et suit la ligne du Grand Tronc en passant par Chicago jusqu'à Portland. Supposons que le prix du transport de ce wagon soit de $360, le Grand-Tronc-Pacifique et le Grand Tronc recevront chaque sou de cette somme, et ils ne paieront pas 3 pour cent d'intérêt sur leur ligne. Ils sont obligé d'entretenir leur ligne à travers les Etats-Unis et n'ont pas de fardeau à supporter ; ils n'ont de comptes à rendre qu'à leurs actionnaires. L'autre wagon se rend à Moncton, et jusqu'à quelque port canadien, Halifax ou Saint-Jean. Les $360 pour le transport de ce wagon ne vont pas en entier au Grand-Tronc-Pacifique ; une partie de cette somme doit être appliquée au paiement de la dette de 3 pour 100 d'intérêt due sur le coût de cette section du gouvernement, et le reste de cette somme, pour la traction jusqu'à Winnipeg seulement, disons $160, va au Grand-Tronc-Pacifique.

Est-il croyable que les actionnaires du Grand Tronc, qui commandent aux directeurs de cette compagnie, et par ces derniers au Grand-Tronc-Pacifique, tolèreront une pareille situation et laisseront enlever ce trafic à leur réseau et à leur terminus de Portland ? Je suis convaincu que les actionnaires du Grand Tronc ne le souffriront pas un seul instant.

Dans son discours, le ministre de l'Intérieur nous a parlé des engagements pris par la compagnie. Elle s'est engagée, a-t-il dit, à déposer un cautionnement de $5,000,000. Mais lui-même ajoute qu'en fin de compte, cet engagement ne compte pas, attendu que le dépôt sera remis à la compagnie et qu'il n'y a là dedans qu'une opération de comptabilité. L'autre engagement, il le démontre, a encore moins d'importance que celui-ci. C'est l'obligation de construire la division de l'ouest. Pour mener cette entreprise à bonne fin, la compagnie aura les obligations garanties par l'Etat jusqu'à concurrence des trois quarts du coût d'établissement, et ses propres obligations pour l'autre quart. Elle pourvoira ainsi aux frais de premier établissement du chemin de fer. L'engagement du Grand Tronc en ce qui a trait à la construction est, pour ainsi dire, nul.

Le Grand Tronc garantit le remboursement d'un quart, et le gouvernement, le remboursement des trois quarts des frais de construction. L'acquisition du matériel roulant fait l'objet d'une autre clause, mais, comme l'a fait observer le député de Toronto-ouest (M. Osler), ce matériel sera la chose d'un syndicat. Ainsi, cette obligation se réduit à rien.

En troisième lieu, dit-il, la compagnie s'engage à prendre à loyer et à exploiter la division de l'est et à en payer le loyer. Je demande au premier ministre de vouloir bien indiquer quelle est la stipulation qui impose ces obligations à la compagnie. Le contrat l'exige, j'en conviens, mais seulement, après que chaque mille de la voie entre Winnipeg et Moncton aura été construit. Le contrat

demeurera lettre morte tant qu'il restera un mille de chemin de fer à construire pour atteindre Moncton. Je suis convaincu que lorsque la ligne sera parachevée dans toute sa longueur depuis Winnipeg jusqu'à Moncton, tous les membres du présent parlement seront disparus et je me demande si leurs arrière-neveux vivront encore. Par conséquent, tant que le moment ne sera pas venu, le contrat sera lettre morte ; dans l'intervalle, le Grand-Tronc-Pacifique pourra s'emparer des sections du chemin qui seront terminées, aux conditions qu'il lui plaira d'accepter. Même lorsque la ligne entière sera parachevée, que le premeier ministre nous dise quelle peine encourra le Grand-Tronc-Pacifique s'il refuse—et je crois qu'il refusera—d'entrer en possession de ce chemin. Je voudrais connaître le moyen que nous aurons de forcer le main à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, si elle refuse de faire circuler un seul convoi sur cette ligne sous prétexte que cela n'est pas à son avantage.

L'obligation suivante consiste à mettre sur la ligne $20,000,000 valant de matériel roulant. Le contrat supplémentaire a diminué le montant à $15,000,000 et, comme on l'a dit, ni la Compagnie du Grand Tronc, ni la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, n'est liée par cet arrangement, car toutes deux se contenteront d'un matériel d'exploitation hypothéqué en faveur du syndicat qui l'aura fourni. Je le répète, ce matériel sera la chose d'un syndicat et , quoi qu'en dise le contrat, cette stipulation est *ultra vires*.

Ensuite, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique s'engage à transporter sur territoire canadien les marchandises qu'on lui aura confiées et à établir des tarifs aussi bas pour le transport par la route canadienne que par la route américaine. Au dire même du ministre de l'Intérieur, tels sont tous les engagements que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et la Compagnie du Grand Tronc ont pris envers le peuple canadien. Or, pour assurer l'observation de ces engagements, ni le Grand Tronc ni le Grand-Tronc-Pacifique n'ont mis un seul sou en jeu. Afin de démontrer que j'ai raison de tirer cette conclusion, je citerai les sages paroles tombées des lèvres du présent ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Emmerson). A vrai dire, lorsqu'il a rendu cet oracle, il n'était pas sous la férule du premier ministre. Il n'était pas obligé d'immoler sa volonté ni de s'incliner devant l'arrêt du premier ministre. Il était un membre libre du parlement.

Au cours du débat qui eut lieu à la dernière session, il fut question du tracé du chemin et de la direction générale imprimée à l'entreprise. Le présent ministre des Chemins de fer et Canaux disait alors :

Je déclare que le gouvernement du Canada n'est pas prêt à subventionner immédiatement une ligne passant ou sud du lac Winnipeg et que la population canadienne ne l'approuverait pas s'il prenait cette décision. (Ecoutez ! écoutez.) Je déclare que les circonstances où

se trouvent notre pays n'exigent pas qu'une subvention soit octroyée.

Une peu plus loin, en réponse à l'observation suivante du député de Cap-Breton (M. Johnston) :

Vous discutez maintenant la question d'accorder une charte.

Il disait :

En effet, je discute la question de l'octroiement d'une charte et j'affirme que ce comité ne devrait pas mettre le gouvernement, ni permettre qu'aucun gouvernement, le voulut-il, se mette en état de subventionner une ligne passant au sud de Winnipeg, à ce tournant de l'histoire du Canada. (Très bien ! très bien !) Telle est la thèse que je soutiens.

J'en défends une autre aussi. Je déclare que nous ne devrions pas autoriser l'association d'un groupe d'individus. Je n'ai rien à reprocher aux personnes dont les noms sont énumérés dans le préambule du projet de loi ; pourtant, je déclare que le parlement du Canada n'est pas autorisé à conférer des droits semblables à qui que ce soit, à notre époque, lorsqu'il est possible, quand même il ne serait pas probable, que l'Etat viendra ensuite leur accorder une subvention libérale.

Ce sont les paroles du présent ministre des Chemins de fer et Canaux. J'ignore si le premier ministre les a entendues. Je sais qu'elles n'auront aucun effet sur le ministre de l'Agriculture, car celui-ci passe pour n'avoir pas d'opinion arrêtée sur aucun sujet. Néanmoins, je voudrais que le premier ministre prêtât l'oreille aux paroles de son ministre des Chemins de fer et Canaux. L'avis exprimé par l'ancien ministre des Chemins de fer a produit une si grande impression sur lui que le premier ministre considère aujourd'hui que son ancien collègue est la personne la plus versée dans les problèmes de chemins de fer qu'on puisse trouver dans toute l'Amérique, sinon dans l'univers entier.

Les sages paroles du présent ministre des Chemins de fer que je cite maintenant produiront peut-être un effet salutaire sur l'honorable premier ministre. Peut-être qu'avant la clôture de la présente session, nous verrons le premier ministre se lever pour retirer le bill, afin de lui faire subir de nouvelles retouches. Il aura notre appui, s'il prend cette décision. Les opinions ne seront pas partagées.

Le présent ministre des Chemins de fer et Canaux ne s'est pas arrêté là, et, traitant le même sujet, il a ajouté:

D'un autre côté, si vous subventionnez un chemin de fer, un seul, il y aura une lourde dette, mais où seront les bénéfices ? Où prendrez-vous les recettes ?

M. ALEX. JOHNSTON : Les bénéfices seront pour le peuple.

M. EMMERSON : Certainement ; j'en conviens. Vous subventionnez les voies ferrées et la population en profite, je veux bien le reconnaître. Cependant, en consacrant la même somme à la construction d'un chemin, vous auriez quelque chose pour votre argent. Vous n'avez rien, lorsque vous accordez des subventions.

M. EMMERSON : Très bien, Très bien.

M. SAMUEL HUGHES : Je suis enchanté de voir que le ministre des Chemins de fer est fidèle à ses convictions. En vertu du principe qui veut que les membres d'un cabinet soient solidaires, le ministre doit affirmer ses convictions ou les désavouer. Dans le premier cas, il devra remettre son portefeuille. S'il sort du cabinet, nous aurons un nouvel exemple d'un ministre des Chemins de fer qui donne sa démission pour affirmer son opinion concernant la ligne de conduite que le gouvernement devrait suivre.

J'appelle tout particulièrement l'attention du premier ministre sur les paroles suivantes. Je voudrais même que le ministre de l'Agriculture prêtât l'oreille, s'il est susceptible de comprendre:

Vous pouvez mettre dans cette charte ou y ajouter une clause qui, à vos yeux, devra assurer à la population du Canada une route terrestre passant entièrement sur le territoire canadien et le transport des denrées destinées à l'exportation vers nos ports nationaux, mais vous n'atteindrez pas le but que vous poursuivez.

Telles sont quelques-unes des opinions du présent ministre des Chemins de fer. Nous voulons qu'il prenne la parole, et dise à la population s'il a modifié sa manière de voir ou s'il nourrit encore les mêmes convictions et, dans ce dernier cas, pourquoi il fait encore partie du ministère. Il ajoute.

Ou éludera à tout moment cette stipulation et il semble que les parrains du présent projet de loi ont prouvé dans toutes les circonstances qu'il ne s'agit pas, à leurs yeux, de transporter les produits du Canada par une voie nouvelle jusqu'aux ports de mer canadiens. Ce projet ne se présente pas à leur esprit ; c'est ce que démontrent et les péripéties à travers lesquelles ce projet de loi a passé et chaque phrase du discours du président de la compagnie.

Et j'ajouterai : tout ce qu'ont dit, depuis lors, le président et l'administrateur de la compagnie, et la conduite des négociations depuis cette date jusqu'à aujourd'hui confirment les sages paroles prononcées par le simple et candide député de Westmoreland —j'emploie le mot simple en bonne part.

Je me demande s'il est à propos de poursuivre nos citations. L'honorable ministre disait encore :

Je le déclare—et c'est chez moi plus qu'une conviction—vous ne pouvez pas réaliser le projet énoncé ici ni assurer à la population du Canada ce que nous voudrions lui garantir. Le gouvernement n'a pas d'autre alternative que de construire une ligne de chemin de fer par la route la plus courte et de se réserver la réglementation des tarifs.

Ensuite, il ajoutait :

Cependant, faites ce que vous voudrez, déployez les plus grands efforts, vous ne réussirez pas à amener le trafic dans les ports de mer du Canada par une voie ferrée ne dépassant pas la frontière.

Telles sont les paroles que prononçait le député de Westmoreland (M. Emmerson), aujourd'hui ministre des Chemins de fer. Il poursuivait ainsi :

M. EMMERSON : Voici ce qui en est. Désirez-vous prêter la main à la population de l'ouest pour rendre son grain au bord de l'océan ? Voulez-vous lui venir en aide pour le transporter dans les ports de mer du Canada ? Souhaitez-vous qu'il y soit amené par une ligne passant entièrement sur le territoire national ?

Et voulez-vous que votre concours soit efficace ?

Alors, je le déclare, le seul moyen, c'est de demander et d'exiger la réalisation de ce projet, le prolongement du chemin de fer de l'Etat à travers le continent. (Ecoutez ! écoutez !)

Voilà les sentiments du présent ministre des Chemins de fer. Je considère que la possession de ces actions est une garantie que l'intérêt du Grand Tronc passera en premier lieu, que l'intérêt du Grand-Tronc-Pacifique viendra au second rang et que l'intérêt public occupera la troisième place. Si ces négociations secrètes sont un jour divulguées, je ne crains pas de dire que l'on constatera que les représentants du Grand Tronc ont exigé que ces clauses fussent insérées dans le contrat non seulement dans le dessein de protéger l'intérêt de la compagnie, mais dans le but d'accaparer tout le trafic au détriment du réseau de l'Etat.

Il y a autre chose : le gouvernement d'Ontario a accordé une subvention en espèces de tant par mille et une subvention de 6,400 acres de terre par mille pour la construction d'un embranchement de cette ligne aboutissant au lac Supérieur.

M. WILSON : Allons donc, ce n'est pas une gouvernement libéral qui a fait cela.

M. SAM. HUGHES : Oh, oui, un gouvernement libéral. Bien que nos adversaires condamnent les subventions en terre, ils foulent leurs principes aux pieds pour se plier aux circonstances.

Le premier ministre s'est démené pour faire croire qu'il lui fallait un port canadien sur le lac Supérieur pour remplacer Duluth. Dans Québec, sa province, son nom, à tort ou à raison, a du prestige, plus de prestige qu'il n'en a dans les endroits où sa politique est comprise. Pourtant, il a constaté que même la population de la province de Québec exige qu'il y ait un port canadien. Le premier ministre lui-même en a fait l'aveu ce soir—c'est l'un des secrets qui ont été divulgués—le Grand Tronc se proposait tout d'abord de faire passer la ligne au sud du lac Supérieur et il a eu l'audace de lui soumettre cette proposition.

Sir WILFRID LAURIER : Quelle proposition ?

M. SAM HUGHES : Le premier ministre a admis, ce soir, que la Compagnie du Grand Tronc lui a d'abord proposé de construire la ligne au sud du lac Supérieur.

Sir WILFRID LAURIER : Je n'ai pas fait un tel aveu.

M. SAM HUGHES : Parfaitement ; le premier ministre a dit au sud du lac Supérieur, j'ai repris : au sud du lac Winnipeg, et il a répété : au sur du lac Supérieur.

Sir WILFRID LAURIER : Je n'ai pas fait un pareil aveu et je ne crois pas que les Débats donnent raison à l'honorable député. En tout cas, mon intention n'était pas de faire une assertion semblable, parce qu'elle est dénuée de fondement.

M. SAM HUGHES : J'ai cru que le premier ministre voulait dire au nord du lac Winnipeg.

Sir WILFRID LAURIER : Au nord du lac Supérieur.

M. SAM HUGHES : Je l'ai interrompu en disant " du lac Winnipeg " et le premier ministre déclara que la première proposition de la compagnie était de faire passer la ligne au sud du lac Supérieur.

Sir WILFRID LAURIER : Non.

M. SAM HUGHES : J'ose dire que les Débats me donneront raison. Je ne suis ni sourd ni aveugle, et si j'ai interrompu le premier ministre, c'est parce que j'ai cru qu'il se trompait.

Sir WILFRID LAURIER : Si j'avais dit cela, je me serais certainement trompé.

M. SAM HUGHES : Le premier ministre a avoué qu'il fut d'abord question de passer au sud du lac Supérieur.

Sir WILFRID LAURIER : Non, vous dis-je.

M. SAM HUGHES : Les Débats prouveront lequel de nous deux a raison.

Sir WILFRID LAURIER : Eh bien, si je l'ai dit, c'est un *lapsus*. Jamais pareille proposition ne nous a été faite.

M. INGRAM : Le premier ministre commentait les observations du député de la division de Sainte-Marie, et c'est alors qu'il a parlé du sud du lac Supérieur.

Sir WILFRID LAURIER : Cela se peut.

M. SAM HUGHES : Du reste, je sais que telle proposition a été la première proposition du Grand Tronc.

Sir WILFRID LAURIER : Je n'entreprendrai plus de contredire l'honorable député ; pourtant, il fait complètement erreur, s'il entend dire que la Compagnie du Grand Tronc nous a demandé de subventionner une ligne passant au sud du lac Supérieur.

M. SAM HUGHES : La première proposition ne put avoir été faite par la compagnie qui n'était pas encore instituée civilement, mais elle proposait de prolonger le réseau du Grand Tronc à partir de Chicago jusqu'à Minnéapolis et Winnipeg et jusqu'à l'océan. Je le sais.

Sir WILFRID LAURIER : Pourtant, il n'en est rien.

M. SAM HUGHES : Je sais que c'était le projet du Grand Tronc et j'ai tout lieu de croire qu'il a été soumis au gouvernement, qu'on a ensuite fait observer que le public n'en voudrait pas et qu'il fallait se rendre à North-Bay.

Sir WILFRID LAURIER : Rien de tel n'a eu lieu.

M. SAM HUGHES : Je sais que la première charte mentionnait North-Bay, mais les négociations antérieures se rapportaient à une voie ferrée américaine.

Sir WILFRID LAURIER : Non.

L'honorable M. FITZPATRICK : Non.

M. SAMUEL HUGHES : Allons donc ! Le pont de Québec ne se dessinait pas alors à l'horizon et mon honorable ami n'ouvrit les yeux que lorsqu'il songea à la possibilité d'établir une ligne de North-Bay à Québec. Alors, le ministre de la Justice s'intéressa à l'entreprise et se dit qu'il fallait exiger que le chemin de fer se rendit à Québec; ensuite, son collègue des provinces maritimes se mit de la partie et demanda le prolongement de la voie jusqu'à Moncton.

L'honorable M. FITZPATRICK : Peu nombreux sont ceux qui prêtent attention aux assertions en l'air de l'honorable député (M. Samuel Hughes). Celui-ci croit peut-être que, pour donner du poids et de l'intérêt à ce qu'il dit, il est tenu d'être insultant et impertinent ; aussi, l'est-il dans le moment.

M. SAMUEL HUGHES : Il n'y a rien d'insultant là-dedans. Chacun sait que le ministre de la Justice n'a porté aucun intérêt au bill jusqu'au moment où il comprit soudain que la ligne pourrait se rendre à Québec; alors, il s'est trémoussé au comité des chemins de fer et dans cette Chambre. Il le sait, et ce n'est pas en affichant le caractère de sa race qu'il nous donnera le change. Il doit savoir que la population de ce pays peut le juger d'aussi loin qu'elle le verra venir.

Toute cette affaire d'un bout à l'autre prouve que le gouvernement s'est laissé faire la loi, qu'il s'est lancé dans cette entreprise sans prendre l'avis de ses membres ou de ses partisans et encore moins, celui du parlement et du public. Toute l'affaire a été montée par un ou deux ministres, au détriment de la population. Si le peuple n'est pas consulté avant l'adoption de ce projet de loi, lorsqu'il aura l'occasion d'exprimer son avis, si son verdict est défavorable, alors, en dépit de tous les efforts contraires, tous les engagements qui auront été pris de part et d'autre en vertu de la charte et de la loi seront annulés pour

le plus grand bien de la population du Canada.

Je serais enchanté maintenant et la Chambre et le public partageraient ma joie—d'entendre le ministre des Chemins de fer exprimer son opinion.

M. HEYD : Vu que j'ai exprimé mon avis l'an dernier sur l'ensemble du projet, je ne me proposais pas de prendre part au débat à la présente session. Pourtant, en face de tant d'assertions de la part d'une autorité aussi éminente, il semble nécessaire que quelqu'un ait l'aplomb d'élever la voix pour révoquer en doute la vérité des affirmations faites par les députés de la gauche.

J'ai entendu, ce soir, l'ancien ministre des Chemins de fer, déclarer,—avec quel aplomb et quelle assurance !—qu'une voie ferrée ayant une inclinaison de quatre dixièmes équivaut virtuellement à un chemin de niveau. Cette assertion, il l'a faite avec tant d'assurance, que l'on craindrait presque d'en nier l'exactitude. Pourtant, j'ai entre les mains les modèles adoptés par le Pacifique Canadien relativement aux pentes des voies ferrées ainsi que les modèles reconnus par M. Wellington. Ils sont en complète contradiction avec les données de l'ancien ministre des Chemins de fer.

Il faut étudier son affirmation relative aux pentes de la voie ferrée avec autant de soin que chaque assertion qu'il fait avec autant de flegme et d'aplomb. Il affirme qu'une voie ayant une inclinaison de quatre dixièmes équivaut à un chemin de niveau. Que dit M. Wellington dans sa soumission ? Il dit qu'une locomotive ayant un cylindre de 18 pouces sur 24 peut remorquer une charge de 2,183 tonnes sur un chemin plat, tandis que si la voie offre une pente de quatre dixièmes, elle peut remorquer une charge de 1,058 tonnes, soit à peu près la moitié de l'autre. Pourtant l'ancien ministre des Chemins de fer a l'aplomb de vouloir nous faire accroire qu'une voie ferrée ayant une pente de quatre dixièmes équivaut à un chemin de niveau. Lorsque j'osai exprimer un doute, il demanda : Qui est-ce qui le nie ? Moi, lui dis-je. A vrai dire, je ne m'appuyais pas sur mes propres lumières, mais je tenais à la main ce document qui attestait l'inexactitude des dires de l'honorable député. D'après les données de la Compagnie du Pacifique Canadien, la même locomotive peut remorquer une charge de 1,500 tonnes lorsque l'inclinaison est d'un dixième, et une charge de 1,200 tonnes lorsque la pente est de quatre dixièmes. Ainsi, les données des autorités du Pacifique Canadien et de M. Wellington contredisent carrément les affirmations de l'ancien ministre des Chemins de fer. Par conséquent, lorsqu'un député de la gauche exprime une opinion ou fait une assertion, il faut les peser avec soin pour constater si elles sont fondées, et j'ai pour habitude de contrôler l'exactitude de plusieurs de leurs dires. Si tout ce que l'honorable député a dit de ce chemin de fer n'est pas plus vrai que son assertion relative aux pentes d'une voie ferrée, ses paroles ne méritent aucune créance.

J'ai écouté avec un vif intérêt le discours de mon honorable ami, l'ancien ministre des Travaux publics (M. Tarte). Il parle avec tant d'assurance et d'aplomb qu'il réussit presque à nous convaincre qu'il possède à fond le sujet qu'il traite. Je conviens volontiers qu'il a eu l'occasion de se mettre au courant de ces questions, mais malgré tout le respect que je professe pour les qualités dont il est doué, je dois dire que la logique n'est pas son fort et qu'il est enclin à subir les caprices de son imagination.

L'honorable M. TARTE : Vous avez bien tardé à faire cette découverte.

M. HEYD : Oh, vous l'êtes, à n'en pas douter. Lorsque je me suis permis de lui demander comment il conciliait ses paroles avec les déclarations d'un homme qu'il estime et respecte, s'il n'a pas traité sir Sandford Fleming de vieille commère, il n'en a pas moins refusé d'admettre l'exactitude de ses dires. Je crois qu'il faut attacher un grand poids à l'opinion de sir Sandford Fleming, parce qu'il a plusieurs années d'expérience et que nous sommes convaincus que dans tout ce qu'il dit il a sincèrement l'intention de renseigner le public.

Il ajoutait à ses déclarations que j'ai déjà citées :

> Un chemin de fer construit dans la région septentrionale offrirait toujours et en toutes saisons une voie sûre entre le grenier de l'empire au cœur du pays et le bord de la mer. De plus, à Québec en été et dans les ports des provinces maritimes ouverts à la navigation en hiver, les vaisseaux chargés de produits destinés à la Grande-Bretagne seraient, au besoin, placés sous la protection efficace de la flotte anglaise.
>
> Un tel chemin de fer reliant Québec aux prairies de l'ouest et traversant dans les régions septentrionales constituerait une voie nationale sous tous les rapports. Il aurait pour résultat immédiat de reculer la frontière du Canada, d'apporter de la force là où le besoin s'en fait si vivement sentir, de créer plusieurs nouveaux foyers industriels, de sorte que le pays se peuplerait et se raffermirait promptement. Les vastes solitudes d'aujourd'hui se changeraient en l'une des plus importantes parties du Canada.

J'avoue volontiers que l'opinion de sir Sandford Fleming a beaucoup de poids à mes yeux.

L'honorable M. TARTE : Non pas en ce qui a trait au présent projet. Que l'honorable député en convienne.

M. HEYD : Lorsque ce projet fut développé pour la première fois, sir Sandford Fleming, assis dans la tribune, écouta, ravi, l'exposé qui en fut fait devant la Chambre. Il approuva ce projet, sauf le prolongement de Moncton et la section des montagnes dont la construction pourrait être retardée, selon lui. Il préférait aussi voir la ligne passer au nord du lac Winnipeg plutôt que de se

diriger en droite ligne vers la ville du même nom. Quant à l'ensemble du projet ministériel, son admiration sincère et son appui sont acquis.

Il y a, de plus, l'opinion des autorités du Grand Tronc. Nos amis de la gauche ergotent, dénaturent le projet et grossissent tous les inconvénients que la convention semble présenter. Ils paraissent ignorer tout ce qui, dans ce projet, pourrait assurer le bonheur et la prospérité de l'Etat. J'en conclus qu'ils ne sont pas du tout animés du désir d'assurer le progrès du Canada que de l'envie de perdre le gouvernement dans l'estime publique. Apparemment, nos amis de la gauche sont d'accord à croire que ce projet est répréhensible, qu'il sera préjudiciable au pays, et que la Compagnie du Grand Tronc et tous ceux qui l'administrent sont un tas de fripons qui désirent avant tout exploiter le Canada en tous sens, et qui, au mépris des lois, fouleront aux pieds jusqu'au dernier les engagements qu'ils auront pris.

Ce n'est pas mon avis, M. le président. Pour moi voici une proposition d'affaire et nous n'avons pas le droit d'en grossir tous les inconvénients et d'en ignorer tous les avantages. S'il fallait sans cesse prévoir toutes les éventualités possibles dans nos entreprises le commerce tomberait dans le marasme. Il y a toujours des risques à courir. Dans cette entreprise, le Canada devra en courir, lui aussi, mais ces risques, autant que je puis en juger, sont des plus minimes. Quelqu'un a dit que rien dans le contrat n'oblige la Compagnie du Grand Tronc à remplir ses obligations envers la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Le contrat se suffit à lui-même ; mais en dehors du contrat, si ces Compagnies de chemins de fer pouvaient l'éluder, il y a une autre influence plus forte pour engager la Compagnie du Grand Tronc à respecter ses engagements : c'est son intérêt particulier. Nos amis de la gauche devront être satisfaits, si je leur démontre que le Grand Tronc est pécuniairement intéressé à observer les stipulations du présent contrat.

Le représentant de la division Sainte-Marie (M. Tarte) croit que ce chemin de fer ne pourra pas rendre les marchandises à Québec. Il doit supposer que ceux qui ont conclu ce marché avec le gouvernement sont des enfants ou des imbéciles, puisqu'ils risquent une si forte somme dans cette entreprise. Au reste, s'il faut en croire sir Sandford Fleming, les faits démentent les paroles de l'honorable député. J'ai par devers moi un relevé qui a été préparé avec beaucou de soin et d'habileté.

Son auteur, il est vrai, n'a pas consacré plusieurs années de sa vie à l'administration des chemins de fer, cependant, le raisonnement est si clair qu'il portera probablement la conviction dans l'esprit de ceux sur qui la logique a quelque prise. Je sais qu'il se rencontrera des députés qui révoqueront en doute l'exactitude de ce relevé. Quelqu'un a déjà nié la justesse des calculs qu'il renferme et, à cet égard du moins, on pourra jeter du louche sur l'état que je vais soumettre. Pourtant, ce serait peut-être intéresser mes auditeurs que de leur exposer le raisonnement qui persuaderait à une compagnie de chemin de fer qu'elle peut transporter des marchandises à des prix qui, tout en étant profitables, lui permettraient de soutenir la concurrence. Le représentant de Norfork (M. Charlton) a lu ici même une lettre de M. Scott, du chemin de fer du Grand Nord, déclarant qu'une locomotive de 70 tonnes parcourant une voie dont l'inclinaison est de six dixièmes remorque une charge de 1,350 tonnes ou de 42,000 boisseaux de blé à raison de moins d'un dollar par train-mille. Le député d'Hamilton (M. Barker) a contredit cete assertion.

M. BARKER : L'honorable député me permet-il de lui poser une question ? Sait-il que le représentant de Norfolk-nord, s'appuyant sur la lettre de M. Scott, a affirmé que le remorquage d'un train-mille sur le Grand Tronc coûtait un dollar, qu'il n'a ps tenu compte de la moyenne du nombre de wagons remorqués sur ce réseau et qu'il l'a presque quadruplée, afin de démontrer ce que coûterait l'exploitation du Grand Nord ?

M. HEYD : Je me rappelle parfaitement la réponse de mon honorable ami. Qu'on me permette de faire observer que l'orateur cita également l'opinion que M. Ledyard exprimait dans une lettre traitant du Canadian Southern.

M. HARTY : Qui est-ce que M. Ledyard ?

M. HEYD : Le président du Michigan-Central. La voie du Canada-Southern offre une pente de trois dixièmes ; on y remorque des charges de 2,400 tonnes, ou de près de 80,000 boisseaux, par train-mille, et le coût moyen a été de $1.16 par mille, en 1902 et de $1.60, en 1903.

M. BARKER : L'honorable député, j'en suis sûr, ne veut pas dénaturer les faits. Le chiffre de $1.16 par train-mille s'applique à la moyenne de tous les convois. Les uns ne comptent que quatre wagons et les autres en comptent quarante. C'est la moyenne de tous les convois. L'honorable député applique ce chiffre à un train comprenant six wagons à un train de cinquante wagons, comme si le coût du remorquage d'un convoi de 15 wagons, par exemple, chiffre moyen, pouvait s'appliquer à un train de 50 ou 60 wagons.

M. HEYD : J'ai écouté très attentivement le raisonnement de l'honorable député, l'an dernier. Le remorquage coûte 98 cents par train-mille sur le Grand Tronc ; 91 cents sur le Canada-Atlantique ; $1.11 sur le Canadien du Pacifique et, l'an dernier, il a coûté $1.23. L'exploitation du chemin de l'Etat a coûté 92 cents par train-mille. C'est le coût moyen par train-mille pour le transport des voyageurs et des marchandises.

Certains convois sont longs, d'autres sont courts ; et nous avons le droit de faire un calcul approximatif. A cet égard, on peut trouver à redire à mon raisonnement. Sur quelle charge par train-mille pourra-t-on à bon droit baser nos calculs relativement à la voie du Grand-Tronc-Pacifique que l'Etat construira entre Winnipeg et Québec ? Si cette voie présente une pente de quatre dixièmes, la même locomotive pourra y remorquer une charge trois fois aussi pesante presque tout autre chemin de fer du Canada, le Canada-Southern excepté. Voilà l'une des données qu'il faut faire entrer en ligne de compte. Ainsi, pour les fins de mon raisonnement, j'ai supposé que le coût sera d'au moins $1.60 par train-mille. Si ce chiffre n'est pas assez élevé, mon raisonnement pêchera d'autant. Mais, supposons que ce chemin de fer pourrait transporter du grain de Winnipeg à Québec dans les conditions suivantes : Dans l'hypothèse où on pourrait remorquer un train portant une charge de 40,000 boisseaux sur une voie offrant une pente de quatre dixièmes, si le tarif du transport est de 12 cents par boisseaux, de Winnipeg à Québec, la recette brute serait de $4,200.

M. LENNOX : Votre hypothèse pêche par la base.

M. HEYD : C'est une question de multiplication.

M. HEYD : Qu'un train porte une charge de 40,000 boisseaux—les locomotives et les pentes du chemin nous permettent de supposer que cela est possible ; en vérité, on remorque aujourd'hui des charges de 80,000 boisseaux, mais tenons-nous en à 40,000 pour les fins de mon raisonnement—qu'un train, dis-je, porte une charge de 40,000 boisseaux, et nous obtenons le résultat suivant : 40,000 boisseaux à 12 cents par boisseau donnent $4,800. Supposons que le parcours soit de 1,475 milles, selon les calculs du ministre des Finances—et non 1,400 milles comme M. Blair l'a dit—à $1.60 par train-mille, la dépense sera de $2,360 laissant un bénéfice de $2,440 pour ce train du particulier. L'hypothèse peut être fausse, mais les calculs sont exacts. Qu'il y ait un convoi par jour, ou 300 par année, portant des charges de 40,000 boisseaux chacun, on aura 12,000,000 de boisseaux de blé qui rapporteront un bénéfice de $732,000. Que le remorquage d'un train de Winnipeg à Saint-Jean, sur un parcours de 1875 milles, coûte, en hiver, $1.60 par train mille, le coût total s'élèvera à $3,000, d'après les calculs des compagnies de chemin de fer, tandis que 40,000 boisseaux dont le transport coûtera 15 cents par boisseau, représenteront $6,000, soit un bénéfice réel de $3,000, par jour, pour un seul train, ou pour deux en hiver portant chacun une charge de 40,000 boisseaux et tandis que 12,000,000 boisseaux en hiver représenteront un bénéfice de $900,000. En supposant que nous transportions du blé de Winnipeg à Québec, en été, 12,000,000 de boisseaux, par exemple ; nous pourrons réaliser $732,000 si ces données sont exactes, et $900,000, en hiver. Autrement dit, le seul transport de ce blé rapportera à la compagnie un bénéfice de $1,632,000. Or, je ne me fie pas à mes seules lumières; j'ai soumis ces calculs aux industriels de chemin de fer qui me disent que les prémisses, le conséquent et la conséquence sont vrais. Et je ne doute pas le moindrement que c'est à la suite d'un raisonnement semblable que les autorités du Grand Tronc ont conclu qu'elle pourraient transporter avec profit du grain de Winnipeg à Québec et à Saint-Jean et soutenir la concurrence du transport par terre et par eau. Elles ont le droit de le penser puisque sir Sandford Fleming est du même avis.

Les frais de transport de Brandon à Montréal par les lacs et par chemins de fer s'élèvent à 15.5 cents par boisseau et à 21.37 cent en y comprenant les frais de magasinage; le transport par terre jusqu'à Saint-Jean coûte 21,885 par boisseau. Dans ces conditions-là la nouvelle ligne pourra profitablement transporter du grain. Afin de démontrer que ces calculs sont inexacts, il vous faudra établir, d'abord, qu'une locomotive ne pourra pas remorquer sur le Grand-Tronc-Pacifique les charges qu'elle remorque sur les autres voies ferrées, qu'au Canada un chemin de fer ne peut pas être exploité avec autant d'économie qu'un autre, ou que, toutes choses égales d'ailleurs, le transport sur les autres voies ferrées coûte plus d'un dollar par train-mille. S'il coûte $2 par train-mille les bénéfices seront relativement aussi minimes.

Je donne ces chiffres pour ce qu'ils valent. Ils m'ont donné fort à réfléchir. Quand je mets ce résultat en regard des bonnes dispositions des directeurs du Grand Tronc qui sont des administrateurs, capables et prudents, je reste convaincu que je ne suis pas éloigné de la vérité.

M. CLANCY : L'honorable député me permet-il de lui poser une question ?

M. HEYD : Certainement.

M. CLANCY : Puisque ce trafic offre de si belles perspectives, comment se fait-il que le gouvernement donne comme excuse qu'il fallait renoncer à l'entreprise si le Grand Tronc refusait de s'en charger ?

M. TARTE : Ce qui se passe aux Etats-Unis détruit tout le raisonnement de l'honorable député (M. Heyd). Voyons, par exemple, le transport entre Chicago et Buffalo. Par chemin de fer le trajet n'est que de 510 milles et il est de près de 900 milles par eau. Il suffit, cependant, d'examiner la statistique du commerce de grain pour constater que tous les ans, les navires enlèvent tout ce trafic aux chemins de fer. Tous les arguments dont s'est servi l'honorable député sont contredits par les faits. Les chiffres ne

sont pas à dédaigner, mais la réalité est encore plus convaincante.

M. HEYD : Si les faits me donnent tort, il est bien singulier que le Grand Tronc transporte tant de blé de Midland, et le Canada-Atlantique de Parry-Sound, malgré la concurrence du transport par eau.

M. TARTE : Par chemin de fer et par eau.

M. HEYD : Le trajet pourrait se faire entièrement par eau. Sur le parcours qui se fait par chemin de fer l'expérience a démontré que ce mode de transport est plus économique, car il pourrait se faire également par eau, si on y trouvait un avantage. En dépit de cette concurrence, des millions de boisseaux de blé prennent la route du Canada-Atlantique et du Grand Tronc. Cependant, ces deux chemins de fer n'opèrent pas dans des conditions aussi favorables que celles qui seront faites au Grand-Tronc-Pacifique. Ce chemin partira de Winnipeg même. Les adversaires du projet prennent toujours Fort-William comme objectif, absolument comme si le grain d'Edmonton, Prince-Albert, Brandon ou autres villes de l'ouest, pouvait être transporté à Fort-William pour rien. Ajoutons le coût du transport depuis l'intérieur du Nord-Ouest jusqu'à Fort-William, à ce que coûte le transport par eau jusqu'à Montréal ou Québec, et nous constatons que le Grand-Tronc-Pacifique pourra lutter avantageusement. Ce chemin prendra sa marchandises à un millier de milles à l'intérieur. Or, un chargement de 40,000 boisseaux sur un chemin de fer à rampes douces, ne coûte pas plus cher que le trajet entre l'intérieur et Fort-William sur un chemin de fer ordinaire. Le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Canadian Northern sont obligés de transporter le grain sur un distance de près de 500 milles sur une voie de qualité inférieure, avant d'atteindre Fort-William. Le Grand-Tronc-Pacifique qui ira de Winnipeg à Québec, sur une voie de première classe, aura déjà franchi la moitié de la distance, lorsque l'autre arrivera à peine à Fort-William. Tout cela demande à être étudié sérieusement ; il ne faut pas se hâter de conclure à la légère, comme vient de le faire l'honorable député.

On prétend aussi que le Grand Tronc n'a pas d'intérêt à transporter le grain par le Grand-Tronc-Pacifique. Si nous démontrons qu'il y aura profit à le faire, on peut être certain que cela se fera, indépendamment des exigences du contrat. On dit aussi que le Grand Tronc préfère construire un chemin entre North-Bay et Winnipeg et utiliser son réseau actuel. Quel avantage cela donnerait-il au Grand Tronc? Je comprends parfaitement que la compagnie ait consenti à renoncer à son premier projet pour accepter celui-ci. Ce chemin sera aussi court que sa route actuelle, et aura l'avantage de traverser un pays fertile susceptible de fournir un trafic local considérable, tandis que le chemin entre Winnipeg et North-Bay, la ligne que le Grand Tronc avait d'abord l'intention de construire, n'aurait pas obtenu une tonne de trafic sur un parcours de mille milles.

Prenons maintenant le Grand-Tronc-Pacifique depuis Winnipeg jusqu'à un point à 175 milles de North-Bay, à l'endroit où se fera le raccordement avec le réseau du gouvernement d'Ontario. La distance entre Winnipeg et ce raccordement est de 950 milles. On a prétendu que même si cette ligne était construite, le Grand Tronc amènerait le trafic par son propre réseau, à Montréal et de là à Portland. Voyons si le Grand Tronc aurait intérêt à agir ainsi. Si le trajet n'est pas plus long et si les conditions sont aussi avantageuses, il y a toute raison de croire qu'il donnera la préférence à Québec sur Portland. Voici le tableau des distances :

	Miles.
De Winnipeg au point de raccordement..	950
Du point de raccordement à North-Bay.	175
A Orillia..	150
A Belleville..	250
A Belleville..	200
A Montréal..	200
A Portland..	297

Ainsi, la distance entre Winnipeg et Portland, viâ North-Bay et le réseau actuel du Grand Tronc, est de 1,973 milles. Or, M. Blair a expliqué lui-même que la distance entre Winnipeg et Saint-Jean n'est que de 1,835 milles. L'honorable ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) tout en accordant une marge libérale, la met à 1,875 milles, de sorte que la nouvelle route, si les calculs du ministre des Finances doivent être acceptés, sera de 95 milles plus courte, et de 135, au dire de M. Blair. Si le chemin est construit entre Winnipeg et Québec, pourquoi le Grand Tronc préférera-t-il transporter le grain, sur une voie de qualité inférieure, à 138 milles plus loin, pour atteindre Portland viâ Montréal, tandis qu'il aura un chemin de première classe, plus court de 138 milles pour aller à Québec, et sur lequel il devra payer l'intérêt.

Le Grand Tronc n'a aucun intérêt à violer son contrat. Cette proposition est bien claire et je suis certain qu'elle sera comprise par tous les membres de cette Chambre. Il existe cependant une forte présomption que l'intérêt du Grand Tronc, indépendamment de toute autre considération, sera de transporter ce grain à un port canadien, car dans ces conditions, une fois que le blé sera à bord des convois du Grand-Tronc-Pacifique il pourra être transporté à Saint-Jean, à meilleur marché que par tout autre moyen, ou toute autre ligne, pour atteindre un port de l'Atlantique.

J'ai beaucoup d'autres raisons pour appuyer et approuver ce projet, mais la question a été discutée si à fond et tellement bien

exposée, que je ne crois pas nécessaire d'y revenir, mais la valeur des arguments varient avec le point de vue. J'appelle encore une fois l'attention de la Chambre sur la nécessité de bien examiner toute proposition venant de là gauche. Je ne dis pas que nos adversaires voudraient, de propos délibéré, nous induire en erreur, mais il arrive quelquefois qu'ils se trompent.

L'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden), que je considère personnellement comme le type de l'homme d'honneur, nous fournit la preuve frappante qu'un homme bien renseigné et cherchant à exposer les choses sous leur vrai jour est exposé à commettre les plus graves erreurs et à faire des affirmations de nature à influencer le public, mais absolument erronées. L'honorable député d'Haldimand (M. Thompson) a signalé l'erreur commise par l'honorable chef de l'opposition lorsqu'après avoir calculé le coût probable du Grand-Tronc-Pacifique, il a ajouté à ce chiffre une somme de $18,000,000 découverte par M. Blair.

M. R. L. BORDEN : Je demande pardon à l'honorable député ; cette somme n'entre pas du tout dans mes calculs. Mon estimation de $150,000,000 est tout à fait indépendante de cette somme de $18,000,000.

M. HEYD : Voici une des étrangetés de ce débat. On s'étonne de voir de pareils écarts entre les différents calculs. Je reviendrai sur le point dont parle mon honorable ami. S'il faut en croire ce que dit l'honorable ministre des Finances sur le chiffre des obligations imposées à l'Etat par la construction de la division de l'Est——

M. CLANCY : Qui est douteuse.

M. HEYD : Ces obligations s'élèveront probablement à $65,000,000. Si, d'un autre côté, nous devons croire M. Blair, qui avait toutes les raisons imaginables de grossir les chiffres, la somme sera probablement de $75,000,000; mais d'après l'honorable chef de l'opposition, qui est sensé renseigner exactement la population, nous arrivons à $117,000,000. Quelqu'un se trompe, soit le ministre des Finances, soit M. Blair, soit le chef de l'opposition. Nous avons le choix entre les trois sommes, mais il y a une énorme différence entre elles.

Je ne parlerai pas de la division de l'ouest, parce que je suis convaincu qu'elle n'imposera pas la moindre charge à l'Etat. Tout le monde admet que c'est la partie avantageuse de la ligne, que la seule autorisation de construire le chemin est déjà un avantage pour la compagnie, que ce pays est fertile, que le chemin donnera des bénéfices dès le début et que, partant, le pays n'aura rien à débourser. Mais la division de l'est sera un chemin de fer de l'Etat. Je regrette de voir nos adversaires en grossir le coût à plaisir. J'aurais aimé à accepter les calculs de $65,000,000 du ministre des Finances, dont la réputation n'est plus à faire dans cette Chambre ; j'aurais même été porté à prendre l'estimation de $75,000,000 ou $80,000,000 de M. Blair, mais je suis en quelque sorte forcé de les mettre de côté quand le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) vient nous dire que ce chemin coûtera $122,000, non compris cette somme de $18,000,000. Pourquoi l'a-t-il mentionnée, s'il ne la croyait pas destinée à avoir une influence sur l'esprit de ses auditeurs ? Après avoir calculé le coût du chemin, après avoir escompté les obligations et les avoir vendues à 90 pour 100, après avoir ajouté $12,000,000 pour la perte, il dit, sans aucune intention d'influencer ses auditeurs :

> Cela ne comprend pas l'intérêt sur les vingt paiements semestriels des intérêts que le gouvernement aura à payer pendant les dix ans pendant lesquels le Grand-Tronc-Pacifique ne paiera pas de loyer.
>
> Cela ne comprend pas non plus les $18,850,000 que, d'après les calculs de M. Blair, nous perdrons pendant les 40 années pendant lesquelles nous ne recevrons que 3 pour 100 du Grand-Tronc-Pacifique pendant que nous aurons, en toute probabilité, à payer au moins 3½ pour 100 sur l'argent que nous aurons emprunté pour construire le chemin.

Pourquoi mentionne-t-il le fait que ces $18,000,000 ne sont pas inclus dans ses calculs ? Ses propres chiffres n'étaient-ils pas déjà assez élevés ? S'est-il abstenu d'ajouter cette somme à ses calculs par la crainte que le public effrayé de l'énormité de ces chiffres refusât d'y croire ? Il s'est contenté de mentionner l'argument de M. Blair dans le but de produire de l'effet ; à mon sens, il aurait été plus logique en ajoutant cette somme à ses propres calculs. Je commence naturellement par supposer que ses chiffres sont exacts et il calcule qu'après avoir vendu les obligations à 90 pour 100 et avoir subi une perte d'environ $13,000,000, le chemin coûtera $123,000,000 sans compter le pont de Québec, au dire de M. Blair. Mais il termine en disant que pour construire ce chemin il faudra émettre des obligations qui porteront probablement 3½ pour 100 d'intérêt, et que partant le gouvernement perdra ½ pour 100 par année, pendant 50 ans, soit $18,000,000. S'il donne pour le chemin des obligations à 3 pour 100 émises à 90, c'est une perte de $13,000,000. S'il paie sur le coût de la construction un intérêt de 3½ pour 100 et ne retire que 3 pour 100, c'est encore une perte de $18,000,000. Mais il ne peut pas ajouter les $13,000,000 perdus dans la vente des obligations à 90, et ajouter encore les $18,000,000 et prétendre que c'est ce que le pays perdra, si les obligations sont émises à 3½ pour 100. Je fait deux émissions d'obligations pour un seul chemin de fer. Mais ce n'est pas la seule étrangeté de ce raisonnement.

Mon honorable ami, le député d'Haldimand (M. Thompson) avait dit :

> L'honorable député rogne aux deux bouts.

C'est absolument ce qu'il fait. Il faut qu'il renonce aux $18,000,000 dans un cas, ou aux $13,000,000, dans l'autre. Cette proposition bien claire serait peut-être passée inaperçue si l'honorable député d'Haldimand ne l'avait

pas signalée. L'honorable chef de l'opposition se trouve dans une impasse. Il y a dans cette Chambre certains députés qui, après s'être acquis une certaine réputation sur les questions de finances ou de chemins de fer, s'imaginent pouvoir se prononser catégoriquement sur ces questions. Mais dans ce cas particulier, il fallait absolument tirer le chef de l'opposition du mauvais pas où il s'était mis, même en n'ajoutant pas les $18,000,000 à ses calculs. L'honorable député d'Hamilton s'est chargé de cette tâche après avoir eu huit ou neuf jours pour étudier la question, et voici l'explication qu'il a trouvé pour prouver que l'honorable député d'Haldimand n'était qu'un enfant et l'honorable chef de l'opposition un excellent financier :

Le raisonnement de l'honorable chef de l'opposition, quant à ces $18,000,000, est parfaitement simple et raisonnable, et je suis surpris que l'honorable député d'Haldimand ne l'ait pas compris du premier coup. L'escompte sur les obligations est une perte sur la négociation première. Puis, à l'expiration des dix premières années du bail, le loyer sera exigible ; l'Etat a émis des obligations portant 3 pour 100, et il lui faut prélever les fonds pour solder l'intérêt tous les six mois sur ces obligations. L'Etat ne saurait laisser subsister aucun doute sur le marché quant à son intention de solder ces intérêts sur-le-champ ; tous les six mois il lui faut être prêt à faire face aux intérêts. Le Grand Tronc ne paiera son loyer qu'à l'expiration de l'année ; mais le gouvernement, dès le 1er juillet, disons, devra se tenir prêt à payer une somme d'à peu près $1,620,000 en vue de solder l'intérêt payable semestriellement sur les obligations. A la fin de l'année, le Grand Tronc remboursera exactement cette somme, mais l'Etat, dans l'intervalle, aura dû solder l'intérêt sur cette somme pendant six mois, intérêt que le Grand Tronc ne lui remettra pas. Aux termes de cette convention extraordinaire, imaginée probablement par le ministre des Finances, le gouvernement, tous les six mois, pendant quarante ans, devra prélever à la banque $1,620,000, en vue du loyer exigible dans le cours de l'année, et chaque fois, c'est une perte d'argent. Comme le disait M. Blair, vous ne pouvez faire des emprunts temporaires de cette nature, sans payer au moins 3½ pour cent d'intérêt, et votre perte au bout des quarante ans, se chiffre dans les $18,000,000.

Voyant que l'honorable chef de l'opposition s'était mis dans une fausse position, il il fallait recourir à une autre théorie pour la défendre. Il fallait trouver ces $18,000,000 ailleurs, et on a trouvé que puisque nous payons l'intérêt sur nos obligations tous les six mois, et que nous ne touchons de loyer du chemin que tous les ans, nous perdons six mois d'intérêt sur cette somme. Voyons à quel chiffre cela s'élèverait . Six mois d'intérêt sur $1,690,000 à 3½ pour 100 donne $29,575 ; $21.351 placés à intérêt à 3½ pour 100 rapporteraient $1 par année pendant 40 ans. Multiplions 21,351 par $29,575, que nous aurons à payer, et cela nous donne, pour 40 ans, $631,000, au lieu de $18,000,000 qu'on nous annonçait sérieusement comme le chiffre de notre perte dans cette opération.

M. HEYD.

Si quelqu'un croit pouvoir réfuter ou contredire ces calculs, je serais très heureux de lui en fournir l'occasion ; mais, jusqu'à présent, l'honorable député d'Hamilton s'est contenté d'inventer une nouvelle théorie. Ce n'est pas du tout ce que le chef de l'opposition avait dans l'idée quand il émit cette prétention, pas plus que M. Blair. Pour tous deux, c'était une perte sèche de ½ pour 100, entre l'intérêt et le loyer du chemin pendant toute cette période. Cela n'avait pas été clairement expliqué dans le temps, mais, après que l'erreur eût été commise, l'honorable député d'Hamilton prend la peine de faire disparaître tout doute, puisqu'il ajoute:

Je n'ai pas moi-même calculé la perte, mais l'honorable député (M. Thompson) dit : " Vous rognez aux deux bouts ".

Il prend pour ainsi dire la responsabilité des calculs du chef de l'opposition, et se permet de tourner en ridicule ceux de l'honorable député d'Haldimand, sans s'être donné la peine de les contrôler. Voici donc une perte de $18,000,000 qu'une somme de $631,000 suffirait à combler. Je mentionne ce fait pour mettre nos amis de la droite en garde contre les affirmations et les prétentions de la gauche, car les plus capables d'entre nous peuvent se tromper. Je ne suppose pas que le chef de l'opposition voudrait, de propos délibéré, avancer une assertion fausse. Je suis convaincu qu'il croyait ce calcul légitime et qu'il était réellement sous l'impression que cette somme devait être ajoutée aux autres, et l'honorable député d'Hamilton a cru trouver une échappatoire pour le sortir d'embarras.

Je crois avoir consacré suffisamment de temps à la réfutation de quelques-unes des assertions de la gauche. Je dirai un mot maintenant de son changement d'attitude sur la question de la nationalisation des chemins de fer. Pour ma part, je ne suis pas partisan de l'administration de l'Etat, surtout en matière de chemin de fer. Pendant 18 ou 20 ans, nous avons vu un gouvernement conservateur administrer un chemin de fer et nous avons ensuite vu à l'œuvre un gouvernement libéral, pendant six ou sept ans, et le résultat n'est pas meilleur, en dépit des sincères tentatives faites pour l'administrer convenablement. Si l'on tient compte du capital additionnel qui a été affecté au chemin, et si on calcule à 3 pour 100 l'intérêt sur ce capital, nous perdons autant d'argent et même plus qu'il y a dix ans, et je considère que c'est une preuve que, tant que le système des partis prévaudra, tant que les opinions seront aussi tranchées qu'elles le sont, ce serait une imprudence de confier à un gouvernement, tout honnête qu'il peut être, l'administration d'une institution dans laquelle tant de capitaux sont engagés, et qui est si intimement liée à la prospérité du pays.

Mais j'admets parfaitement que l'Etat soit propriétaire du chemin entre Winnipeg et Moncton, et reste maître de la situation. Dans 50 ans d'ici le sentiment populaire sera

peut-être modifié, et il est impossible que les électeurs d'alors soient disposés à confier au gouvernement et au parlement l'administration d'un service aussi considérable, mais à l'heure qu'il est la nationalisation des chemins de fer ne donne pas de bons résultats, au point de vue financier. De temps à autre on peut rencontrer des hommes comme le ministre de l'Intérieur, le ministre des Finances, le directeur général des Postes, capables d'administrer un grand département avec succès, mais en règle générale, l'administration des aqueducs, de l'éclairage électrique, des tramways par les pouvoirs publics a toujours abouti à des désastres. Nous en avons eu un exemple à Toronto. C'est pourtant la ville la plus avancée d'Ontario, mais les Torontoniens eux-mêmes n'ont pas de confiance dans l'administration des services publics par les autorités municipales. Depuis dix ans ils font un gâchis de la question de l'éclairage ; depuis 15 ou 20 ans, ils cherchent à s'emparer des tramways ; tout ce qui s'est entaché de municipalisation semble voué à la déconfiture, à l'exception du service de l'eau, dans quelques villes d'Ontario et Québec.

Tant que la population du Canada n'aura appris à administrer ses propres affaires locales, je ne me sens pas disposé à confier la direction d'une entreprise aussi importante que celle-ci, aux mêmes termes, virtuellement, sui obtiennent actuellement un si pauvre résultat dans l'administration des services municipaux.

J'ai une confiance absolue dans le bien que ce chemin de fer est appelé à faire. Quelques-uns s'effraient du chiffre des obligations qu'il nous faudra contracter ; pas moi. L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) a calculé le chiffre des obligations qu'il imposerait à chaque contribable de son comté, et je suppose que ce discours sera imprimé et distribué parmi les cultivateurs. Mais l'honorable député ne leur dit pas que chaque immigrant qui vient ici prend à sa charge une part de nos obligations ; il ne leur dit pas que l'an dernier il nous en est venu 140,000 qui ont pris à leur charge un cinquantième, non seulement des obligations encourrues pour la construction de ce chemin de fer, mais de toute notre dette nationale. Dans quinze ans d'ici notre population sera probablement augmentée de 2,000,000, et nous aurons 2,000,000 de contribuables de plus sur qui repartir le coût de la construction de ce chemin, et les $261,000,000 de la dette publique du Canada.

L'honorable député de Grey-est dira-t-il à ses électeurs que la part de chaque contribuable sera alors moins lourde à porter qu'à présent ? J'espère que nos honorables adversaires vont cesser d'ergoter et de fendre des cheveux en quatre dans leur désir de mettre des obstacles à la réalisation de cette entreprise nationale. Ils n'augmenteront pas leur popularité en persistant dans cette tactique. Le public sait que grâce à ce projet, le gouvernement sera toujours maître de la situation ; c'est pour cela qu'il favorise la construction du chemin entre Winnipeg et Moncton aux frais de l'Etat. Dans 50 ans, il nous reviendra, considérablement augmenté en valeur; l'étroite lisière qui relie actuellement l'est à l'ouest sera élargie d'au moins 200 milles et les espérances conçues par des hommes comme sir Sandford Fleming et les ministres actuels seront réalisés, et au delà. Malgré les changements apportés au premier contrat, qui rendent l'entreprise plus facile pour la compagnie, et quoi qu'en disent les honorables députés de la gauche, je considère que c'est une excellente affaire pour le pays, infiniment préférable au contre-projet de l'honorable chef de l'opposition.

M. BENNETT : L'honorable député me permet-il de lui poser une question ?

M. HEYD : Certainement.

M. BENNETT : Croit-il que ce chemin de fer va ressusciter la coutellerie de Brantford qui a fermé ses portes, il y a quelques jours ?

M. HEYD : J'ignore s'il la ressuscitera, mais s'il donne les résultats que nous en attendons, il développera toutes les industries du pays, et celle de la coutellerie qui ne peut pas subsister actuellement, prospèrera comme les autres. J'aurais de beaucoup préféré le premier contrat au second, mais tel qu'il est, et malgré ses inconvénients, je le crois infiniment supérieur à ce que nos honorables amis nous offriraient s'ils étaient laissés à eux-mêmes. Ils nous lanceraient dans un projet qui n'ouvrirait pas un seul pouce de territoire nouveau à la colonisation, qui ne reculerait pas la zone habitée de ce pays, qui n'augmenterait pas l'étendue des terres arables d'Ontario et de Québec, et qui nous coûterait beaucoup plus cher que le projet actuel.

Dans l'unique but d'ouvrir à la colonisation de nouveaux territoires, tous les citoyens d'Ontario devraient approuver les dépenses qu'entraînera ce projet. J'ai une confiance inébranlable dans l'avenir de cette entreprise, et bien que le gouvernement ne puisse pas faire tout ce que désirerait l'opposition, je considère qu'il a fait tout ce qu'il pouvait faire pour le plus grand bien du pays.

M. KEMP : M. l'Orateur, je désire——

L'ORATEUR-SUPPLEANT : J'ai un mot ou deux à dire——

M. BENNETT : A propos de la coutellerie de Brantford ?

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je m'adresse au bon sens de la députation. Il est maintenant près de minuit, et depuis huit heures nous discutons la question du chemin de fer en général. Je prierais les honorables députés de s'en tenir à l'article 9, et j'espère que nous ne nous écarterons plus de la question d'ici à la fin de la séance. Recommen-

çons en neuf et procédons régulièrement. C'est l'article 9 qui est maintenant en discussion.

M. KEMP : Très bien ! M. l'Orateur.

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : Permettez-moi d'en donner lecture.

M. KEMP : Je crois l'avoir déjà entendu.

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : Si l'honorable ami l'a déjà entendu, cela m'évitera de le lire de nouveau.

M. KEMP : J'admets comme vous, M. l'Orateur, que c'était une perte de temps inutile de la part de l'honorable député de Brant (Heyd) de traité de nouveau toute la question et de discuter les taux que nous aurons à payer sur ce chemin. Quoi qu'il en soit, l'honorable député peut-il dire de combien de millions il a diminué de l'estimation faite par l'honorable chef de l'opposition ?

M. HEYD : Non. Je n'ai rien diminué ; j'ai simplement cité ses propres calculs.

M. KEMP : J'avais compris que vous retranchiez $18,000,000.

M. HEYD : J'ai cité les chiffres donnés par le chef de l'opposition et j'ai mentionné qu'il avait omis $18,000,000 qui, dans son opinion, auraient dû être ajoutés.

M. KEMP : L'honorable ami peut-il nous dire à combien s'élève l'estimation faite par le ministre des Finances ?

M. HEYD : J'ai passé mes notes aux sténographes ; mais sans rien préciser et parlant de mémoire, je crois que c'est $65,000,000.

M. KEMP : L'honorable député n'ose pas exprimer d'opinion, ni dire lequel des deux deux, il croit le plus près de la vérité.

M. HEYD : Je n'ai pas d'objection à le dire ; je crois que c'est le ministre des Finances.

M. KEMP : Je croyais que l'estimation du ministre des Finances était quelque chose comme $8,000,000 ou $9,000,000.

M. HEYD : Je n'ai parlé que de la partie du chemin construite par le gouvernement. Je n'ai pas touché à la division de l'ouest.

M. KEMP : J'ai été surpris d'entendre l'honorable député de Brant approuver ce projet, comme il l'a fait ce soir. Il reproche à l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) d'avoir prononcé un discours destiné à être distribué parmi ses électeurs. Je ne crois pas que mon honorable ami (M. Heyd) fasse destribuer le sien parmi les cultivateurs du comté de Brant. Depuis un certain temps il a cherché à leur inculquer l'idée qu'il était opposé au système du subventionnement des chemins de fer, qu'il est d'opinion que le temps est arrivé que ceux qui veulent construire des chemins de fer, les construisent à leurs frais.

Je crois que l'honorable député a mal saisi les remarques de l'honorable député de Lanark (M. Haggart) au sujet de la traction d'un convoi sur une rampe de 4-10. D'après ce que j'ai compris, l'honorable député de Lanark, s'autorisant d'un récent écrit du " Scientific American " a prétendu que la mise en mouvement d'un convoi sur un plan uni équivaut à la traction sur une rampe de 4-10.

M. HEYD : J'ai compris qu'il disait qu'un chemin de fer comme celui dont nous parlions n'était, pour ainsi dire, pas possible—que cela équivalait à un chemin d'un niveau parfait, car la traction est la même sur une pente de 4-10 que sur un plan uni.

M. KEMP : J'accepte l'explication de l'honorable député, mais s'il veut consulter les " Débats " et l'article du " Scientific American," il constatera qu'il a mal interprété les paroles de l'honorable député de Lanark-sud. Je n'emploierai pas inutilement le temps de la Chambre à discuter des questions étrangères à l'article qui nous occupe. L'honorable député a eu tort de revenir sur toute cette question de savoir si le transport des marchandises peut se faire aussi économiquement par rail, ou par rail et par eau, qu'entièrement par eau. Cette question a été longuement débattue l'an dernier ; et quand ce bill est revenu devant le Chambre cette année, j'ai cru que cette prétention avait été abandonnée. Je base cette opinion sur la déclaration suivante que je trouve dans le discours de l'honorable ministre de l'Intérieur :

> Je dis, moi, qu'une fois le blé rendu à Port-Arthur et Fort-William, peu importe ce que le chemin de fer du Grand Tronc fera ou ne fera pas. En été, le blé s'en ira par eau à Montréal ou à Québec, ou, par le canal de l'Erié, à New-York ; de sorte que la question de savoir ce que le Grand Tronc s'est engagé ou ne s'est pas engagé à faire quant au trafic d'été, n'a absolument aucun intérêt ; ce n'est pas ce qui décide de la route que suivra le trafic. Nous comptons que, par suite de l'amélioration de nos voies fluviales, Montréal et Québec seront en mesure de concurrencer victorieusement les ports desservis par la route américaine.
>
> Déjà ils le font avec succès. L'année dernière, il s'est transporté du blé de Duluth à Québec moyennant 3½ cents du boisseau, et sûrement il n'est pas de chemin de fer qui puisse en effectuer le transport au même prix ; il ne me paraît pas y avoir de doute possible à cet égard. Mais durant les mois d'hiver, pendant les quatre mois et demi ou cinq mois que le matériel roulant est sans emploi et que les navires viennent dans nos ports de mer à la recherche de cargaisons, alors les chemins de fer transporteront le blé entièrement par voie ferrée ; et c'est ce qu'ils font aujourd'hui.

Ce soir l'honorable député de Brant a essayé de prouver, en théorie, ce que dans la pratique, on n'est jamais parvenu à faire, ni aux Etats-Unis, ni au Canada, et ce que, pour ma part, je crois irréalisable. Après la déclaration faite par l'honorable ministre

de l'Intérieur le 6 avril dernier, il vaut mieux ne pas revenir sur ce sujet.

Revenons maintenant à l'article qui nous occupe. L'honorable premier ministre dit que le but du gouvernement a été d'obliger le Grand-Tronc-Pacifique de diriger les produits canadiens vers des ports canadiens. Et il a expliqué qu'il était important pour cela que le Grand Tronc fut détenteur de $25,000,000 d'actions du Grand-Tronc-Pacifique. Il ressort clairement de toute cette discussion que les deux parties désirent encourager les ports canadiens. La seule divergence entre nous c'est que la gauche prétend que l'article 42 du contrat n'aura pas l'effet que lui attribue le gouvernemnt. Nous prétendons que pour obliger efficacement le Grand-Tronc-Pacifique à exécuter cette partie du contrat, il faudrait une sanction à cette clause 42, et qu'il faudrait aussi en tenir le Grand Tronc également responsable. Nous prétendons cela, parce qu'il a été clairement démontré par l'honorable député de Sainte-Marie (M. Tarte), l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) et plusieurs autres, que les intérêts du Grand Tronc sont surtout aux Etats-Unis, à Chicago et Portland.

En engageant le pays dans une dépense de $150,000,000 et plus—on peut mettre le chiffre qu'on voudra, au-dessus de cette somme—les contribuables des provinces maritimes ont le droit d'exiger que ce contrat soit redigé avec beaucoup de soin, afin que dans dix ans d'ici, quand le chemin sera en exploitation, il ne survienne rien qui permette au Grand-Tronc-Pacifique de se soustraire à cette partie de ses engagements. Si le Grand Tronc, qui a un intérêt prépondérant dans le Grand-Tronc-Pacifique, est disposé à aider à la réalisation du projet, il devrait consentir à se rendre responsable de l'exécution de cette clause et le Grand-Tronc-Pacifique ne devrait pas s'opposer, comme preuve de sa bonne foi, qu'une pénalité fut stipulée dans le contrat. Si le Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique étaient sincères, ils auraient demandé à adjoindre à ce contrat un arrangement avec l'Intercolonial, depuis Moncton jusqu'à Halifax, Saint-Jean, ou quelqu'autre port des provinces maritimes.

Dans dix ans d'ici, quand ce chemin sera ouvert au trafic, le gouvernement dira au Grand-Tronc-Pacifique de transporter les produits de l'ouest dans des ports canadiens, mais le Grand Tronc lui répondra, naturellement : Cela nous coûterait plus cher, puisque le trajet est plus long ; vous êtes obligés de vous arranger de manière à ce que ce transport ne coûte pas plus cher que pour aller à Portland; si cela vous est impossible, nous continuerons à aller à Portland.

Et le Grand Tronc sera dans son droit. A mon sens, les promoteurs du Grand-Tronc-Pacifique ne donneront la preuve de leur bonne foi qu'en signant une entente entre les deux compagnies et le gouvernement, définissant les conditions auxquelles le Grand-Tronc-Pacifique aura l'usage du chemin depuis Moncton et le terminus océanique de la ligne, dans les provinces maritimes. On parle d'un chemin de fer transcontinental allant d'un océan à l'autre, mais il n'y a rien de tel. Il ne va que jusqu'à Moncton, et il y a même plusieurs chances de malentendus, sur ce point. Le contrat manque de précision à cet égard, et en dehors de tout ce que vient de dire l'honorable député de Sainte-Marie, il est évident que le Grand Tronc n'entend pas exécuter sa part du contrat, et je suis convaincu qu'il ne l'exécutera pas, à moins qu'une pénalité soit imposée et que le Grand Tronc soit lui-même visé par l'article 42.

M. R. L. BORDEN : Nous avons tout discuté à l'exception de la clause elle-même, et il serait peut-être à propos d'en parler avant de clore la séance. J'aimerais à savoir du ministre de la Justice ce que signifie au juste cette dernière disposition :

> Pourvu, toutefois, que ladite compagnie persiste à posséder la majorité desdites actions à tel titre qui assurera à ladite Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer la prépondérance dans la direction de la compagnie.

J'ai déjà signalé ce passage à l'attention du gouvernement, le 5 avril dernier, la première fois que la résolution fut discutée. J'ai expliqué que cette clause permettait au Grand Tronc de vendre toutes ses actions, au moyen d'un arrangement assez commun aux Etats-Unis, en vertu duquel les actions sont vendues sans conférer au porteur qui retire les dividendes, le droit de suffrage. Je parle avec connaissance de cause et après avoir pris des renseignements auprès de gens qui détiennent des actions dans ces conditions et qui m'informent que cela se pratique quelquefois, aux Etats-Unis. Aucune loi ne s'y oppose. Quiconque possède un certain nombre d'actions peut les céder à un autre avec l'entente que l'acquéreur retirera les dividendes, mais ne jouira de tous les droits des actionnaires, y compris le droit de voix délibérative qu'après un délai de cinq ans.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je ne voudrais pas dire que telle est l'intention de cette clause. Je ne connais rien de cette coutume que l'honorable député dit être en vigueur aux Etats-Unis. Quelle était la situation à la date à laquelle les changements ont été faits? Aux termes de l'article 27 du contrat, le Grand-Tronc-Pacifique s'engage à faire acquérir et prendre par le Grand Tronc pour $25,000,000 d'actions du Grand-Tronc-Pacifique. Quand le contrat fut soumis à la Chambre pour être ratifié, il fut stipulé que non seulement le Grand Tronc devait acquérir et conserver pour $25,000,000 d'actions, durant les 50 années du bail, mais aussi qu'il ne pourrait ni vendre, ni engager, ni transférer ces actions. En supposant que le Grand Tronc aurait donné de l'argent ou son équivalent pour obtenir ces actions, il n'avait plus qu'à les mettre dans ses coffres et à les

y laisser, sans pouvoir s'en servir pour se procurer un seul sou. Le but de l'amendement est de libérer la compagnie de l'obligation de garder ainsi ces actions improductives, et de lui permettre de s'en servir, pourvu qu'elle conserve sur ces actions un titre suffisant pour lui laisser voix délibérative. C'est-à-dire que les actions resteront la propriété de la compagnie, mais les autres intérêts comme les dividendes, pourront aller aux détenteurs des actions. La compagnie ne devra pas aliéner son droit de suffrage, et elle devra conserver dans ces actions un titre qui lui assurera ce droit. C'était là l'intention des parties contractantes.

M. R. L. BORDEN : Cela revient à dire que le Grand Tronc peut vendre la totalité des $25,000,000 d'actions pourvu qu'il conserve le vote nécessaire pour avoir la haute-main dans la direction.

L'honorable M. FITZPATRICK : Oui. Il est peut-être bon de signaler l'anomalie de la position dans laquelle se trouveront les porteurs de ces actions. La direction de l'entreprise sera entre les mains du Grand Tronc et il aura la haute-main sur l'emploi de l'argent, au détriment des actionnaires et il en sera ainsi pendant 50 ans. Il est donc évident que la clause n'a d'autre but que de permettre au Grand Tronc d'emprunter sur ces actions, tout en en conservant la propriété.

M. NORTHRUP : Bien que ce débat ait été varié et intéressant, cette clause qui est très importante, n'a pas été discutée à fond. Je ne prétends pas m'engager dans une discussion générale, mais m'en tenir uniquement à l'article actuellement en délibération. Je ferai cependant observer qu'il est un peu tard pour commencer la discussion d'une clause aussi importante et si le gouvernement n'a pas d'objection à ce que la séance soit levée, nous serons tous aussi avancés demain soir que si nous persistons à prolonger cette séance.

Sir WILFRID LAURIER : Comme nous ne voulons nullement entraver la discussion, je me rends au désir de mon honorable ami.

Le comité rend compte de ses délibérations.

Sur motion de l'honorable premier ministre, la séance est levée à 11 heures 40 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 4 mai 1904.

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

INTERPELLATION.

BAUX DE PATURAGE SUR LA RESERVE DU SANG.

M. GILMOUR :

1. Quels sont les noms et domiciles des personnes qui ont demandé l'affermage des terrains de pâturage sur la réserve des indiens du Sang, dans l'Aberta, et la date desdites demandes ?

2. Ladite réserve a-t-elle été donnée à bail ? Dans l'affirmative, à qui et quelle est la date du bail ?

3. Combien d'acres sont compris dans ce bail ?

4. Quel est le prix par acre et quelle est la durée du bail ?

5. Le locataire a-t-il la faculté de transférer son bail ?

L'honorable M. SIFTON : Je crains de ne pouvoir donner, sous forme de réponse à l'interpellation, tous les renseignements que désire l'honorable député. Je vais les donner en résumé et s'il ne les trouve pas suffisants il pourra demander un rapport que je ferai aussi complet que possible. En 1896 on a fait, par l'entremise du commissaire des Indiens, un arrangement en vertu duquel il fut accordé des permis pour pâturage sur la réserve du Sang.

On en a accordé un certain nombre en différents temps. Voici le nom des personnes qui ont demandé le privilège de faire paître des bestiaux sur la réserve.

1. J. B. McLaughlin, édifice du Temple, Toronto, 11 décembre 1902 ; W. M. Baultbee, 20 rue King-est, Toronto, 13 décembre 1902 ; C. Millar, 55 rue Yonge, Toronto, 2 avril 1903 ; C. A. Sheets, Cardston, Alta., 7 avril 1903 ; R. Patterson, Macleod, Alta., 11 avril 1903 ; Donald McEwan, Brandon, Man., 22 avril 1903 ; H. M. Hatfield, Yarrow, Alta., 22 avril 1903 ; J. A. Woolf, Régina, 25 avril 1903 ; A. J. McLean, Macleod, Alta., 30 avril 1903 ; T. H. Wallace, Lethbridge, Alta., 30 avril 1903.

2. Les privilèges de pâturage sur les parties est et sud de cette réserve furent accordés à Donald McEwan et Compagnie, en vertu d'une convention faite avec les indiens du Sang, le 16 mai 1903, et ratifiée par le département le 6 juin de la même année.

3. Les privilèges de pâturage embrassent une étendue de près de 219,000 acres.

4. Un permis de pâturage s'accorde pour une période de dix ans à raison de $5,000 par année payables de six mois en six mois, et sujet aux autres conditions mentionnées dans la convention.

5. Il est pourvu dans la convention que les privilèges accordés ne peuvent être sous-loués sans la permission du commissaire général des affaires indiennes.

FACTEURS.—GRIEFS.

M. PUTTEE :

1. Le ministre des Postes a-t-il reçu des facteurs des pétitions concernant certaines défectuosités qui se trouvent, à leur avis, dans l'Acte (chap. 28) amendant l'Acte des postes de 1902 ?

2. Dans l'affimative, de quelles cités ces pétitions ont-elles été envoyées ?

3. Des mesures, législatives ou autrement, seront-elles prises pour remédier aux griefs signalés ?

Sir WM. MULOCK : Il a été reçu de certains facteurs d'Halifax, de Québec, de Mont-

réal, d'Ottawa, de Kingston, de Toronto, d'Hamilton, de Brantford, de Winnipeg et de Victoria une requête demandant une amélioration des conditions du travail. Le département est d'avis que les requérants gagnent assez cher, que les heures d'ouvrage sont raisonnables, que les conditions du service sont équitables, et que, dans les circonstances, il n'y a pas lieu de faire droit à cette demande.

M. PUTTEE :

1. Combien de facteurs ont préféré que les prescriptions de l'Acte amendant l'Acte des postes de 1902 (chap. 28) ne leur fussent pas appliquées ?

2. Ont-ils adressé au ministre des Postes des pétitions demandant une augmentation de salaire sans être obligés de se soumettre à la législation ci-dessus mentionnée ?

3. De quelles cités lesdites pétitions ont-elles été expédiées ?

4. La demande des pétitionnaires sera-t-elle accordée ?

Sir WILLIAM MULOCK (directeur général des Postes) : Deux cent trente-neuf facteurs ont décidé de se soumettre aux dispositions de la loi qui la modifie, et deux cent trente-deux ont négligé de se prévaloir de ses dispositions. Il a été reçu des requêtes pour augmentation d'appointements de certains facteurs de Toronto, de Montréal, d'Halifax, d'Hamilton, de Victoria, d'Ottawa et de London, qui n'acceptent pas les augmentations d'appointements autorisées par ladite loi et ses amendements. La loi de 1902 accordait à tous les facteurs un délai de trois mois pour se prévaloir des dispositions de la loi d'amendement. Un certain nombre ont profité de ce privilège, pendant que d'autres ont négligé de le faire. Après l'expiration du délai on a demandé au nom de certains facteurs qui avaient négligé de se placer sous l'empire de la nouvelle loi, la permission de déclarer leur intention. En conséquences, il fut adopté à la dernière session, une loi accordant à tous ces gens-là le privilège de se mettre en règle dans un délai de six mois, ce dont un grand nombre ont profité. Cependant, le département a lieu de croire que quelques-uns de ceux qui ont négligé jusqu'à présent de se prévaloir des dispositions plus haut mentionnées seraient désireux de s'en prévaloir maintenant. Si le parlement se rend à ce désir en faisant une loi qui proroge le délai, les requérants pourront, en vertu de cette loi-là, obtenir une bonne augmentation de leurs appointements ; mais on n'a pas encore décidé de demander au parlement la prolongation du délai.

LACS DE LA VALLEE DE LA TRENT.—PECHERIES.

M. SAMUEL HUGHES :

1. Les agents des pêcheries du gouvernement ont-ils fait quelque rapport sur l'effet produit sur le poisson par les glaces épaisses et l'abondance de la neige, l'hiver dernier, sur les lacs de la Vallée de la Trent ?

2. Ces agents ont-ils recommandé le repeuplement des lacs au moyen du frai ou des alevins des diverses espèces de poissons utiles qui ont été détruits pendant l'hiver ?

3. Les agents des pêcheries ont-ils reçu instruction de faire des ouvertures dans la glace en divers endroits pendant l'hiver ?

L'honorable M. PREFONTAINE :

1. L'inspecteur fédéral des pêcheries n'a pas fait de rapport à ce sujet, attendu que les questions se rattachant à la pêche dans la province d'Ontario sont du domaine du gouvernement provincial depuis qu'il s'est chargé d'émettre des permis.

2 et 3. La réponse faite à la première question s'applique à celle-ci.

TRANSPORT DES MALLES ENTRE QU'APPELLE ET WISHART.

M. TAYLOR :

1. Qui a l'entreprise du transport des malles entre Q'Appelle et Wishart ?

2. Quelle est la distance, et quel est le montant stipulé dans le contrat ?

3. L'entreprise a-t-elle été adjugée sur soumission, et a-t-il été accordé au plus bas soumissionnaire ?

4. Quand l'entreprise expire-t-elle ?

5. L'entrepreneur a-t-il transporté son contrat à un autre ? Et, dans l'affirmative, à qui ?

6. Quel est le montant fixé dans le contrat transporté ?

Sir WILLIAM MULOCK :

1. L'entreprise a été accordée à M. W. A. Henbach.

2. 71¼ milles et $560 par année.

3. L'entreprise a été accordée sur soumissions au plus bas soumissionnaire.

4. Le 30 septembre 1902.

5 et 6. Le département ignore si l'entreprise a été passée à un sous-entrepreneur. C'est M. W. A. Henbach qui est payé pour ce service.

MILICE—SERVICE A SAINT-JEAN, N.-B.

M. DANIEL :

1. Quel jour de la présente année des plans pour une salle d'exercice militaire ont-ils été expédiés d'Ottawa au commandant de district à Saint-Jean, N.-B. ?

2. Quand ces plans ont-ils été préparés ?

3. Existe-t-il que'que part en Canada une salle d'exercice construite d'après ces plans, ou d'après des plans présentant les mêmes dimensions et ménageant l'espace nécessaire ? Dans l'affirmative, où ?

4. Y a-t-il place, d'après ces plans, pour les quartiers d'une batterie de campagne ?

5. Se trouve-t-il une batterie de campagne à Saint-Jean, N.-B ?

6. Le gouvernement se propose-t-il de créer une batterie de campagne à Saint-Jean ? Dans l'affirmative, quand et quel sera l'effectif de cette batterie ?

7. Combien de compagnies composent actuellement le 3e régiment d'artillerie, qui a ses quartiers généraux à Saint-Jean, N.-B. ? Est-ce l'intention du département de la Milice d'augmenter ou de réduire le nombre de ces compagnies ?

8. Combien de compagnies composent actuellement le 62e régiment d'infanterie qui a ses quartiers généraux à Saint-Jean, N.-B. ? Est-ce l'intention du département de la Milice d'augmenter ou de réduire le nombre de ces compagnies ?

9. Une compagnie d'ambulanciers n'est-elle pas actuellement autorisée, avec quartier à Saint-Jean, N.-B. ?

10. La formation d'une compagnie d'intendance faisant partie de la troupe permanente à Saint-Jean, N.-B., n'est-elle pas actuellement autorisée ?

11. Le département de la Milice a-t-il l'intention de donner des quartiers au 3e régiment d'artillerie au 62e régiment d'infanterie, à une compagnie d'ambulanciers et à une compagnie d'intendance faisant partie de la troupe permanente dans la nouvelle salle d'exercice militaire projetée à Saint-Jean ? Dans l'affirmative, pourquoi les plans de cette salle n'ont-ils pas été préparés de manière à donner l'espace nécessaire ? Sinon, où le département a-t-il l'intention d'établir les quartiers de ces corps?

12. Quelles instructions ont été données pour la confection de ces plans, afin d'y ménager des locaux convenables pour les corps de la milice ayant leurs quartiers généraux à Saint-Jean, N.-B. ?

Le MINISTRE DE LA MILICE :

1. Le 12 février 1904.

2. On a commencé à compiler les données nécessaires au mois de novembre 1903, et dès que les plans furent prêts on les envoya au commandant du district pour qu'il fît rapport.

3. Non.

4. Oui.

5. Non.

6. Oui, l'effectif ordinaire.

7. (a). Quatre compagnies. (b). Non.

8. (a).Huit compagnies. (b). Non.

9. Non.

10. Oui.

11. (a). Oui. (b). Le plan tel qu'il a été approuvé comporte tout l'espace nécessaire.

12. Il n'a pas été donné d'instructions spéciales.

WILTON—DISTITUTION DU DIRECTEUR DE LA POSTE.

M. WILSON : Avant de passer à l'ordre du jour je signalerai au directeur général des Postes qu'il manque plusieurs pièces de correspondance au rapport déposé relativement à la destitution du directeur de la poste de Wilton. On n'y trouve pas les lettres du Rev. D. C. Day qui a été ministre et proche voisin de l'ancien directeur de la poste à Wilton durant quatre ans; de M. Robert Miller, libéral, riche, homme très respectable et ex-maire du township d'Ernesttown; de M. Wellington Babcock, autre ex-maire du township; de M. James Lewis, J.P.; de M. Ross Peters; de M. Thomas Prest et de plusieurs autres, tant conservateurs que libéraux, qui ont demandé par écrit au directeur général des Postes que cet employé ne fût pas destitué.

M. DANIEL.

Sir WILLIAM MULOCK : Je regrette d'apprendre qu'il y a une lacune dans le rapport. Je vais la signaler sans retard à l'attention des fonctionnaires du département. Je suis sûr qu'elle est purement accidentelle. Mon honorable ami a eu la liberté de voir les liasses, il sait quelles lettres furent écrites et il comprendra tout de suite qu'il y a eu purement erreur de la part du commis qui a préparé ce rapport-là.

COMMERCE DE BOIS DANS LA COLOMBIE ANGLAISE.

M. MORRISON : Je signalerai tout particulièrement au ministre des Finances le très grave état de choses qui existe dans la Colombie Anglaise au sujet du commerce de bois, et pour que cela me soit permis, je terminerai par une motion. Les faits dont je demande à parler se rattachent à ce qui devrait être le point saillant du tarif, et lorsqu'il s'agit de droit de douanes, il y a nécessairement lieu à compromis. La prospérité de la côte du Pacifique dépend du commerce de bois, sinon entièrement, du moins en très grande partie. C'est assurément le cas dans ce qu'on appelle aux Etats-Unis la partie nord-ouest du Pacifique, et comme nous sommes, sous ce rapport, presque absolument dans les mêmes conditions que cette région-là, il est évident que la prospérité de la Colombie Anglaise dépend, en très grande partie, du commerce de bois. Grâce à l'article 611 du tarif le commerce de bois dans cette province est aujourd'hui dans un tel état de stagnation que le gouvernement peut parfaitement le protéger sans s'écarter de sa politique. L'article 611 du tarif permet la libre importation du bois brut des Etats-Unis, que l'on transporte ainsi au Nord-Ouest et au Manitoba. Le bois qui bénéficie de ce privilège en vertu de cet article consiste en plançons de 75 pour cent, et le bois ouvré à même ces plançons-là étant celui qui peut pénétrer au Canada librement, on conçoit tout de suite l'objection des fabricants de la Colombie Anglaise et de tout le Canada. Toutefois, je ne parlerai que de la Colombie Anglaise. Le fabricant de cette province est obligé de payer un droit de $2 par mille pieds sur le bois de même sorte qu'il veut exporter aux Etats-Unis. En outre, lorsqu'il s'établit, il doit importer son outillage des Etats-Unis, parce qu'il lui est impossible de se le procurer au Canada.

Dans l'est les fabricants de machines destinées aux scieries mécaniques ne fabriquent pas ce genre de machines, parce qu'il leur est impossible d'obtenir des blocs de sciage d'assez fortes dimensions, excepté de la côte du Pacifique. Par conséquent, il leur faut importer ces mécaniques des Etats-Unis qui ont le monopole de cette fabrication. Nos industriels acquittent un droit de 20 à 30 pour cent sur l'importation de ces machines. Ce n'est pas tout. S'ils cherchent un marché aux Etats-Unis, aux Territoires du Nord-

Ouest et au Manitoba, force leur est d'acquitter un prix de transport de 50 à 55 cents sur le chemin de fer Canadien du Pacifique; tandis que les fabricants américains n'ont à payer que 40 centins. Quand l'industriel américain qui fabrique ce genre de bois désire l'expédier au Manitoba et aux Territoires du Nord-Ouest—ce qu'il fait presque à l'exclusion du fabricant de la Colombie Anglaise—il ne paye que 40 cents de transport, parce que le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest sont compris dans ce qu'on appelle la zone du tarif de 40 cents. Le marchand de bois en Colombie Anglaise se trouve donc à la merci des Américains. Le gouvernement peut remédier à la situation, et les observations que je lui adresse ce soir ainsi que l'exposé de faits que je viens de présenter, je l'espère, ne seront pas en pure perte. Sans doute, je vois ici se dresser devant moi l'argument favori des députés du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, tant libéraux que conservateurs, argument qu'ils ne cessent de formuler, chaque fois que cette question revient sur le tapis: c'est que cet état de choses est justifiable, parce que les cultivateurs du Nord-Ouest et du Manitoba ont besoin d'obtenir du bois à bon marché. Oui, force leur est d'obtenir leur bois virtuellement aux dépens de leurs concitoyens établis un peu plus loin dans l'ouest. L'absurdité de cet argument saute encore davantage aux yeux, quand on se rappelle que la Colombie Anglaise n'est pas une province à production industrielle, mais qu'il lui faut importer presque tout ce dont elle a besoin et acquitter des droits protecteurs.

Rien n'empêche les citoyens de la Colombie Anglaise d'obtenir pour ainsi dire gratuitement ce dont ils ont besoin, et cela au même titre que les habitants du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. Les députés de la Colombie Anglaise ne prétendent pas, et je ne sache pas qu'ils aient jamais soutenu que nos terres arables soient d'une richesse inouïe et qu'il suffise aux colons de les cultiver pendant quelques années pour devenir millionnaires.

Au cours de ces années dernières, le public a entendu raconter des choses merveilleuses de ce qui s'est passé dans les Territoires du Nord-Ouest, surtout sous l'habile administration du ministre de l'Intérieur, et j'ajoute que je me réjouis sincèrement de cet état de choses ; l'immigration, affirme-t-on, se déverse à flots pressés dans les Territoires et au Manitoba ; il nous vient des Etats-Unis surtout des colons riches, intelligents, entendus en culture et fort pratiques ; ils achètent, ajoute-t-on, des anciens colons à des prix fort élevés, des terres fertiles qu'ils pourraient revendre à bien plus chers deniers ; enfin, au bout de quelques années, ils réussissent à se créer, par la culture de ces terres, une modeste fortune.

Ce sont les propriétaires de ces terres au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest qui demandent à grands cris qu'on leur fournisse du bois à titre gratuit, et cela aux dépens de leurs voisins. Si j'étais citoyen des Territoires du Nord-Ouest, j'aurais assez de souci de ma dignité personnelle pour ne pas demander, comme le font nos concitoyens de cette partie du pays, de vivre aux dépens des citoyens d'autres parties du Canada et surtout de celles qui ne sont pas aussi favorisées que celles qu'ils habitent. Et cependant, voilà ce que font ces messieurs. Ce n'est pas un principe légitime en économie politique que de prétendre vivre aux dépens d'autrui.

Tout le monde a droit à sa place au soleil, et il faut savoir se faire des concessions mutuelles. Le danger qui se dresse devant nous et la crainte de voir la situation s'aggraver, m'imposent le devoir de signaler ces faits à l'attention de la Chambre.

Je tiens à mettre sous les yeux de la Chambre une pétition qu'on a fait imprimer et distribuer confidentiellement aux commerçants et aux compagnies américaines de transport. Ce document est devenu ma propriété légitime et si je l'utilise aujourd'hui, je ne sens nullement le besoin de présenter des excuses à la Chambre. Il est adressé à MM. James J. Hill, président de la Compagnie du Great Northern Railroad, residant à Saint-Paul ; M. Howard Elliott, président de la Compagnie du Northern Pacific, Saint-Paul ; M. Darius Miller, premier vice-président du réseau de Burlington, Chicago ; M. Jas. W. Blabon, quatrième vice-président de la Compagnie Great Northern Railroad, Saint-Paul ; et à M. J. M. Hannaford, second vice-président de la Compagnie du Northern Pacific Railway, Saint-Paul.

Cette pétition porte les signatures des marchands de bois du Washington, de l'Orégon, du Montana et d'autres Etats de l'ouest. Il est représenté dans cette pétition que les intérêts financiers en question représentent $1,000,000. La pétition énumère les industries intéressées et donne certaines explications sur leur situation actuelle. Elle fait voir que les intéressés ont du bois à expédier, mais que les marchés leur manquent. Les pétitionnaires demandent à ces compagnies de transports de leur faciliter l'expédition de ce qu'ils appellent leur excédent de production. La pétition établit la production énorme de bois de cette partie de la côte du Pacifique ; et on ne saurait nier la statistique consignée dans ce document. Pour donner une légère idée de la concurrence acharnée que les propriétaires de scieries mécaniques de la Colombie Anglaise ont à soutenir, disons que la production annuelle des scieries mécaniques de Washington, du Montana et de l'Orégon dépasse 4,000 millions de pieds de bois. Et c'est là une estimation qui est loin d'être exagérée. Le chiffre précis est 4,963 millions de pieds, mais pour ne rien exagérer les propriétaires

de bois portent la quantité à 4,000 millions de pieds. Sur cette quantité, il s'exporte par voie fluviale et par rail 3,633 millions de pieds. Il reste donc un excédent de 636 millions de pieds de bois invendus et qui demeurent dans les cours à bois où ils occupent un espace précieux et force est bien à ces exploitants de rechercher un marché où ils puissent vendre ce bois à sacrifice. Leurs tentatives n'ont pas été vaines, car ces exploitants ont trouvé ce marché au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, où ils ont vendu une partie de cet énorme excédent de bois de construction répondant aux besoins de ces territoires ; et c'est le même bois que nous vendons nous-mêmes aux habitants de ces territoires, ou que nous leur vendrions, si nous n'étions pas victimes de cette injuste concurrence de la part des exploitants américains.

Cet excédent de 636 millions de pieds de bois, les fabricants américains le vendent à perte, à des prix oscillant entre $2 et $3 le mille pieds. Voilà ce que les pétitionnaires établissent dans leur requête et c'est là un des arguments qu'ils font valoir en faveur de l'abaissement des tarifs établis par les compagnies de transports, et cela afin que nos exploitants n'éprouvent pas d'aussi énormes pertes sur la vente de ce bois. Du reste, cette situation ne date pas d'hier ; voilà quinze ans qu'elle dure et qu'elle ne cesse de s'aggraver, au fur et à mesure que le flot de l'immigration se porte vers le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. D'autre part, en Colombie Anglaise, province qui produit du bois de même qualité que celui exploité aux Etats-Unis, cette situation ne fait que s'aggraver, au lieu de s'améliorer. Ainsi, de ce grand afflux de population vers le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, il ne découle virtuellement aucun avantage en faveur de la Colombie Anglaise ; bien que cette province participe, dans une mesure même exagérée, aux frais nécessaires à l'application de ce système d'immigration, système que j'approuve, sans toutefois approuver l'attitude du gouvernement qui nous impose de si lourds fardeaux. Les pétitionnaires vont encore plus loin. Outre ces 636 millions de pieds de bois, il existe ce qu'on appelle les déchets de bois. Ces déchets ont une valeur marchande, puisqu'on les transforme en lattes et autres articles en bois autrement ouvrés. Les pétitionnaires ajoutent :

Un autre important facteur du commerce du bois, sur la côte nord-ouest du Pacifique——

Ceci s'applique également à notre province.

—se rattache aux déchets de bois dans les scieries mécaniques. Il se brûle, chaque année, une grande quantité de déchets de bois dans les fourneaux à rebut, quantité qui, d'après un calcul modéré, atteint 10 pour cent de la coupe, et cela s'applique par le fait que les marchands de bois sont dans l'impossibilité d'expédier ce bois, en raison des prix de transport en vigueur et de l'absence de marchés. Ce bois de rebut est ouvré de diverses façons et converti en lattes, piquets, planchettes pour boîtes, planches pour clôtures, moulures, voliges et autres articles marchands de qualité inférieure dans les districts de pin blanc et de pin doux ; et bien que ce bois se vende à perte, il a tout de même le mérite de contribuer au coût porté au compte des frais d'exploitation.

Ce bois se vend au Canada, et bien que le Canada ne soit pas mentionné dans cette requête, c'est bien là l'interprétation qu'il faut lui donner. Les pétitionnaires ajoutent :

De l'avis de ce comité, si on ouvrait de nouveaux marchés à l'écoulement de nos bois ordinaires, cette immense quantité de bois marchand, au lieu de se perdre d'année en année, devrait contribuer,dans une certaine mesure, à la productivité des lignes transcontinentales, et supporter une partie des frais de fonctionnement des scieries mécaniques et ceux de l'exploitation forestière. La production annuelle du bois dans le Washington, l'Oregon la Colombie Anglaise, l'Idaho et le Montana atteint presque le chiffre de 4,000 millions de pieds de bois, et sur cette quantité il se perd au moins 800,000,000 de pieds or, s'ilexistait un débouché pour ce bois, son transport fournirait 53,000 changements de wagons, soit $8,500,000 de recettes annuelles aux compagnies de chemins de fer.

Si je cite cette statistique, c'est que je tiens à mettre en plein relief l'énorme valeur de ce bois de rebut et à signaler à l'attention publique le danger que fait courir au pays l'existence d'une pareille situation dans la république voisine, tandis que le gouvernement ferme les yeux et ne songe nullement à nous protéger. Un autre argument que les députés des Territoires du Nord-Ouest et du Manitoba font valoir, c'est que si le gouvernement imposait un droit quelconque sur l'importation de ce bois des Etats-Unis, le prix du bois subirait un relèvement dans les territoires et au Manitoba. En réalité, depuis que la Colombie Anglaise a envahi le marché des territoires du Nord-Ouest et du Manitoba, le prix du bois a subi un abaissement de $5 le mille pieds, et celui des bardeaux un réduction oscillante entre $3 et $1.75 le mille.

Une VOIX : Quelle est la date de ce mémoire ?

M. MORRISON : Le mémoire de la province de la Colomble Anglaise date du 1901. La statistique que j'ai sous les yeux ne s'étend pas jusqu'à la période actuelle ; mais puisque cette situation, prétend-on, s'est aggravée depuis 1901, ces chiffres sont aussi probants aujourd'hui qu'ils l'étaient à cette époque. En outre, les marchands de bois de la Colombie Anglaise venus de toutes les autres parties du Canada, ont tenu à exprimer leurs vœux. Il y avait là des représentants de toutes les plus importantes exploitations forestières du Canada, et ces messieurs, surtout les industriels de la Colombie Anglaise et de l'Ouest, se sont montrés disposés à donner leur assentiment à toute convention que pourraient proposer le gouvernement ou les citoyens du territoire du Nord-Ouest et du Manitoba, convention par la-

quelle ils s'engageraient à ne pas relever les prix si la concurrence des exploitants américains cessait d'exister ; ou bien, advenant qu'on les mit sur un pied d'égalité, ils se déclarèrent prêts à soutenir la lutte coutre les Américains à armes égales. S'il leur est impossible de concurrencer les Américains à armes égales, ils ne méritent nullement les sympathies de la Chambre et du pays. Actuellement, ils sont livrés, pieds et poings liés, à la merci des Américains ; et rien ne prouve mieux la merveilleuse entente des affaires et l'habileté de nos industriels et de nos marchands de bois canadiens que le fait de pouvoir même soutenir la lutte en pareiles circonstances.

Mais ce n'est pas tout, on le sait, le tarif Dingley stipule un droit maximum de 50 pour 100 sur les bardeaux importés aux Etats-Unis. Aujourd'hui les produits canadiens de ce genre sont frappés d'un droit de 30 pour 100. En ce moment, un groupe puissant de représentants des Etats de la côte du Pacifique aux Etats-Unis sont en instance auprès du gouvernement de Washington pour obtenir l'imposition du droit maximum de 55 pour 100 sur le bois de provenance canadienne.

Il n'est guère douteux que le gouvernement des Etats-Unis se rende à cette demande, et le gouvernement canadien ferme les yeux à l'évidence des faits et se contente de piétiner sur place. Ce fait seul autoriserait le gouvernement à prendre les mesures voulues pour remédier à la situation désastreuse où nous nous débattons. A tous les griefs que j'ai signalés vient s'ajouter un autre grief que voici : les marchands de bois américains profitant de notre faiblesse et de notre apathie, déploient toutes les ressources de leur esprit pour éluder les tarifs établis contre eux, et ils ne réussissent que trop souvent à le faire. Je le répète, le bois grossièrement scié est admis en franchise, mais j's s'efforcent d'importer en franchise d'autres espèces de bois, même d'une qualité supérieure, et leurs efforts sont souvent conronnés de succès. L'association des fabricants de bois et de bardeaux de la Colombie Anglaise, au cours du printemps, ont adressé au gouvernement une protestation contre cette tentative d'éluder en partie les droits et les règlements douaniers du Canada. Comme preuve à l'appui de ma thèse, je vais communiquer à la Chambre le document qui a été transmis au gouvernement, ainsi que la lettre du secrétaire de l'association. Lisons d'abord cette dernière lettre, qui est adressée au ministre des Douanes et dont voici la teneur :

Monsieur,—J'ai reçu ordre de vous informer qu'on a importé des Etats-Unis au Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest, par la voie de Sumas et Huntingdon, une grande quantité de bois, dont une partie a acquitté les droits, mais dont la plus grande partie a été admise au pays en franchise. Nos fabricants de la province ont examiné quelques-uns de ces chargements et sont d'avis qu'on a éludé le tarif sur ces articles. Ainsi, nous avons trouvé deux chargements de wagons de bois de 2 x 6, dressé d'un côté jusqu'à un pouce et § et chanfreinés sur les arêtes avec une scie à 5 pouces et ¾, ces bois, à notre avis, sont soumis à un droit de 25 pour cent ; mais si le ministre en décide autrement, nous prétendons que ce bois est imposable en ce qu'il ne rentre pas dans la catégorie des articles " non autrement ouvrés que dressés sur un côté seulement " et par conséquent il est soumis à un droit de 25 pour cent.

Sous ce pli se trouve une lettre adressée à un de nos clients par la " Foster Lumber Co." de Tacoma, Washington ; et comme vous le verrez, l'auteur dit que le bois sera dressé sur un côté seulement, au rabot, et chanfreiné à la scie, afin d'éviter le droit ; ce qui corrobore notre prétention.

Nous tiendrions à obtenir la décision de votre ministère à ce sujet, et si vous décidez que notre prétention est légitime, nous demanderions aussi le privilège d'examiner les connaissements, au cas où l'évaluation serait inférieure à la valeur réelle.

Nous consentirons volontiers à envoyer, à nos frais, un agent au courant du commerce de bois, qui surveillerait toutes les expéditions et aiderait le percepteur, pendant quelque temps, à distinguer les articles imposable de ceux qui sont exempts de droits, ainsi qu'à faire l'évaluation de ces articles.

J'ai l'honneur d'être,
Votre obéissant serviteur,
R. H. N. ALEXANDER,
Secrétaire.

Voici la lettre qui a provoquée cette protestation adressée au gouvernement. Cette lettre est adressée à M. Henry Byrnes, en date du 24 novembre 1903 :

Cher Monsieur,—Sous ce pli vous trouverez la liste de nos bois et nous avons l'honneur de vous offrir ces matériaux, en commandes portant assortiment de longueurs et de dimensions des bois, dressés sur un côté et chanfreinés à la scie, et cela aux prix ci-après indiqués, livré et gare de Winnipeg.

2 x 4, 2 x 6 et 2 x 8.
2 x 10 et 2 x 2.
4 x 4, 4 x 6 et 6 x 6—brut.
1 x 4—n° 1 ordinaire, dressé sur un côté.
2 x 3, 2 x 4, 2 x 6, 2 x 8 et plus grande dimensions. Dressé sur un côté.
1 x 6, 1 x 8, 1 x 10 et 1 x 12—ordinaire, dressé sur un côté.
2 x 3, 2 x 4, 2 x 6, 2 x 8 et plus grande dimension. Dressé sur un côté.
1 x 4 à 1 x 12—Dressé sur un côté.
1 x 4 à 1¼ x 5—Dressé sur un côté.
4 x 6—Grossier.
1 x 14 et plus forte dimension. Dressé sur un côté.
4 x 4, 5 x 5 et 6x 6—Grossier.

Vient ensuite une liste des prix qu'il est inutile de citer. L'auteur de la lettre ajoute :

Le bois est dans nos chantiers, et en disponibilité, aux prix cotés.

Le n° 1, ordinaire et sans nœuds ne serait dressé que sur un côté et chanfreîné à la scie, et cela enfin d'éviter le paiement du droit. Notre offre est subordonnée à toute vente antérieure et nous attendons votre réponse à courte échéance.

Bien à vous,
" Foster Lumber Co.,"
(Signé), F. E. EASTMAN.

Cette lettre fait foi de l'intention d'éluder les règlements douaniers du pays et du succès qui a apparemment couronné ces tentatives ; et cela, grâce à la connivence de nos concitoyens de Winnipeg et des commerçants de bois du Manitoba. Et dans quel but ?

Apparemment, comme ces messieurs l'affirment, et c'est là leur seule excuse, ils veulent fournir du bois à bon marhcé aux colons du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. Voilà, à mon avis, une situation intolérable, et quel que soit notre désir de peupler les Territoires du Nord-Ouest et le Manitoba, il importe de ne pas laisser se perpétrer une injustice aussi criante, au détriment d'une partie importante du Canada.

La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et sans doute toutes les autres compagnies de chemins de fer de l'est construisent leurs propres wagons et utilisent d'autre façon le bois de construction qu'elles obtiennent des Etats-Unis.

Cette année, lorsque la compagnie du Canadien du Pacifique fut priée de se servir de bois de la Colombie Anglaise dans la construction de ses wagons, elle répondit qu'à son regret, elle n'avait pu obtenir de conditions acceptables ; et elle se procura de deux à quatre millions de pieds de bois qu'elle fit venir en franchise des Etats-Unis. De fait, les trois quarts du bois expédié à Winnipeg et utilisé dans les Territoires viennent des Etats-Unis, et on pourrait l'obtenir de qualité tout aussi bonne, et peut-être meilleure, de la Colombie Anglaise. Les faits que je viens d'exposer donnent une idée des conditions qu'il ne faudrait pas perdre de vue dans la revision du tarif ; et comme en cette matière, il importe de tenir compte de tous les intérêts, je ne vois pas pourquoi on laisserait substituer plus longtemps un abus comme celui que j'ai signalé. J'engage donc fortement le gouvernement, et le ministre des Finances en particulier, même dans le cas où il ne se proposerait pas de refondre entièrement le tarif, à remédier dès la présente session, s'il est possible, à un malheureux état de choses qui s'est maintenu si longtemps et qui atteint aujourd'hui le point aigu. J'ai l'honneur de proposer que la Chambre lève sa séance.

M. THOMAS MACKIE (Renfrew-nord) : M. l'Orateur, j'ai trouvé très amusant le plaidoyer que vient de faire mon honorable ami de New-Westminster (M. Morrison) en faveur de ces pauvres marchands de bois, comme il les appelle. En règle générale, les marchands de bois sont en mesure de se protéger eux-mêmes. Mon honorable ami se plaint de ce qu'il s'importe du bois des Etats-Unis dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. Il est hors de doute qu'une petite quantité de bois des Etats-Unis est importée dans le Manitoba, et les Territoires du Nord-Ouest ; mais je pense que ce sont les propriétaires de scieries du Manitoba et du Nord-Ouest qui sont pour une large part

responsables de cet état de choses. Les propriétaires des scieries de la Colombie Anglaise et des Territoires du Nord-Ouest se coalisèrent il y a quelques années, et une des conséquences de cette coalition fut qu'un particulier qui aurait eu besoin d'un chargement de wagon de bois, n'aurait pu se le procurer à la scierie. J'en achetai moi-même quelques wagons, et on se proposait d'en faire la saisie en route, et il est certain qu'on l'aurait faite si l'on n'avait craint de s'exposer à des ennuis. Ils se coalisèrent et élevèrent le prix du bois de $4 à $5 du mille pieds. Je voudrais bien savoir qui paie les droits, le marchand le bois ou le cultivateur. Si vous voulez acheter mille pieds de bois, il vous faut payer de $20 à $24 du mille pieds, et encore, il s'en trouve une partie à demi-pourri. Le cultivateur n'a pas les moyens de s'acheter du bois pour construire ses bâtiments. Il n'a pas les moyens de se construire des remises pour mettre à l'abri ses instruments aratoires, car le bois coûte trop cher. Comme je l'ai dit, les marchands de bois se sont coalisés et ont haussé le prix du bois, au point que les Américains ont trouvé avantage à expédier de leur bois dans le Manitoba et les Territoires. Ils ne l'auraient pas fait n'eût été la conduite de cette coalition ; c'est à la suite de la formation de cette coalition que les Américains se sont mis à nous expédier du bois.

Si vous parcourez les territoires du Nord-Ouest, vous observerez près des habitations, les petites piles de planches que les cultivateurs ont dû aller acheter d'un agent à une distance de vingt ou trente milles, n'ayant pu l'obtenir d'une scierie ; et tous les agents sont tenus de vendre à un certain prix et ne peuvent pas vendre à moins. Je ne pense pas qu'on ait agi avec justice envers les cultivateurs du Nord-Ouest en permettant à cette coalition de se maintenir. On aurait dû la dissoudre. Mon honorable ami réclame l'imposition d'un droit de $2 par mille en vue d'empêcher l'importation du bois des Etats-Unis. En ce qui regarde les territoires du Nord-Ouest, j'y ai voyagé à mainte reprise, et je n'y ai jamais vu un wagon de bois à provenance des Etats-Unis. Il existe un chemin de fer qui pénètre dans les Etats-Unis, mais il vient très peu de bois, s'il en vient même, par ce chemin. Je pense que ce serait une grande injustice pour le cultivateur que d'imposer des droits sur le bois à provenance des Etats-Unis. C'est pour avoir été à même d'importer du bois en franchise qu'il a pu lutter contre cette coalition. Les propriétaires de scieries dans les Territoires et dans la Colombie Anglaise sont dans une assez bonne position ; ils peuvent se protéger eux-mêmes. Ils peuvent se procurer le pin à très bon compte dans l'Ouest ; je pense qu'ils l'obtiennent pour presque rien. Les droits qu'ils ont à payer au gouvernement sont très minimes. Les ministres, à mon avis, ne devraient pas se rendre à la demande qu'on leur fait d'imposer un droit de

douane sur le bois à provenance des Etats-Unis. Les cultivateurs de l'Ouest ont à travailler assez fort déjà pour se tirer d'affaire sans qu'on leur impose de nouvelles charges ; et ils ont à payer le bois près de deux fois le prix d'autrefois. Je ne vois pas pourquoi les marchands de bois ne pourraient pas se protéger eux-mêmes.

M. WALTER SCOTT (Assiniboïa-ouest) : M. l'Orateur, je ne m'attendais pas que cette controverse au sujet du commerce de bois de l'ouest dans ses rapports avec le tarif se produirait en cette Chambre cet après-midi. Mais mon honorable ami de New-Westminster (M. Morrison) a fait au sujet des habitants du Manitoba et du Nord-Ouest certaines observations qu'en ma qualité de représentant des Territoires au parlement, je désire relever. Comme mon honorable ami de Renfrew-nord (M. Mackie), j'ai trouvé très amusante l'allusion que mon honorable ami de New-Westminster a faite aux habitants du Nord-Ouest. Il a représenté ceux-ci comme demandant à grands cris qu'on fît en sorte d'abaisser les prix du bois que depuis un an ou deux, dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest particulièrement, on aurait été obligé de payer à des prix exorbitants. Je n'ai pu contrôler tous les chiffres fournis par mon honorable ami de New-Westminster ; mais je serais très surpris si ceux dont il s'est fait le porte-parole cet après-midi, pouvaient établir que depuis qu'ils font le commerce du bois dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, les prix ont été abaissés. Tous ceux qui sont au courant de ce qui s'est passé dans les Territoires du Nord-Ouest savent que depuis huit ou neuf ans, au moins, les prix du bois ont sensiblement augmenté. Je me rappelle qu'en 1895 et 1896, le bois brut ordinaire se vendait couramment aux cultivateurs, à tout venant, moyennant $20 à $21 du mille pieds. Et il est à ma connaissance que, l'année dernière, dans l'intérieur du pays, à Moosejaw et Régina, par exemple, le prix du bois était de 40 à 50 pour cent plus élevé qu'il y a sept ou huit ans.

Si mon honorable ami (M. Morrison) y réfléchit, il se rendra compte qu'il a choisi, que ceux dont il est le porte-parole ont choisi, un bien mauvais temps pour demander de nouveau l'imposition d'un droit de douane sur le bois. Il est vrai qu'il sait fait récemment au Nord-Ouest des importations de bois des Etats-Unis ; mais comme l'a très bien fait observer mon honorable ami de Renfrew-nord, l'état de choses dont les marchands de bois de la Colombie Anglaise se plaignent actuellement a été entièrement déterminé par eux.

Avant qu'il se fût formé dans le Nord-Ouest cette coalition des marchands de bois, dont nous dûmes nous plaindre l'année dernière, il ne se faisait virtuellement dans cette partie du pays aucune importation de bois des Etats-Unis. Au nom des colons du Nord-Ouest, j'offre mes remerciements à l'honorable député (M. Mackie) qui est engagé dans l'industrie forestière, de l'attitude qu'il a prise sur cette question. Il y a deux ou trois ans, pendant que cette question était à l'étude en cette Chambre, j'allai aux renseignements et je constatai que depuis quelques années auparavant, au moins 95 pour cent de la quantité totale de bois utilisée au Canada étaient le produit de nos scieries, et 5 pour cent seulement étaient importés.

M. MACPHERSON : Quand l'honorable député affirme que 95 pour cent de la quantité totale de bois utilisée au Canada étaient de production locale, fait-il la distinction entre l'est et l'ouest du Canada?

M. SCOTT : Je n'ai pas fait de distinction; j'ai constaté que de la quantité totale de bois utilisé par le peuple canadien, il en était importé du dehors 5 pour cent seulement, et de ces 5 pour cent. une proportion considérable, je pense, consistait en certaines sorte de bois que nous ne pouvons produire ou fabriquer profitablement ici. On peut donc dire que l'état de choses dont se plaint le marchand de bois de la Colombie Anglaise en 1904 est son propre fait. En ces dernières années, il s'est formé dans l'Ouest une association, ou coalition, qui depuis deux ans, si je ne fais erreur, a dominé et réglé le commerce du bois dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest. Les marchands et consommateurs indépendants qui désiraient acheter du bois en grandes quantités, ne pouvaient aller à la scierie et s'en procurer un chargement de wagon ou cinq wagons ; il leur fallait aller trouver le détaillant dans la ville où ils demeuraient ou dans celle où ils se proposaient de construire. La conséquence fut que les habitants du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest qui sont d'esprit indépendant et qui ne sont pas d'humeur à supporter de ces tyrannies, ont dû faire venir leur bois des Etats-Unis. C'est pourquoi, depuis quelques mois, il s'est fait des importations de bois de la république voisine. On nous donne à entendre que récemment il a été pris, par bonheur, certaines mesures dont l'effet devra être de mettre un terme à l'exploitation menée par la coalition des marchands de bois. Le second vice-président du chemin de fer du Pacifique, M. Wm. Whyte, de Winnipeg, a déclaré récemment, dans les journaux et ailleurs que dorénavant il se vendrait du bois à toutes les sections du chemin de fer Canadien du Pacifique au Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest, aussi librement qu'aucun autre article de commerce. Si cette déclaration de M. Whyte est exacte, et si le bois doit être dorénavant un article libre de commerce au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, j'ose dire qu'il ne se fera plus d'importations de bois des Etats-Unis, et que les marchands de bois de la Colombie Anglaise n'auront plus de raison de se plaindre. A ma connaissance, il n'a

pas été importé dans les territoires du Nord-Ouest, du moins aussi loin à l'ouest que Régina, du bois du Minnesota ou autres Etats à l'est. Le bois des Etats-Unis apporté à Régina était à provenance de l'Etat de Washington et avait été transporté par le chemin de fer Canadien du Pacifique à travers la Colombie Anglaise. Il avait donc été transporté de plus loin qu'il n'aurait fallu transporter le bois de la Colombie Anglaise. Je suis bien convaincu que les frais de transport sur ce bois étaient plus élevés qu'ils n'auraient été sur le bois à provenance des scieries de la Colombie Anglaise.

M. MORRISON : L'honorable député sait-il que le bois de l'Etat de Washington est expédié d'un endroit où trois chemins de fer se font concurrence ; le Pacifique Canadien, le Grand-Nord et le Pacifique du Nord, et que par conséquent, il est possible d'y obtenir des taux de transport beaucoup plus favorables que les propriétaires de scieries de la Colombie Anglaise n'en pourraient obtenir de leur unique chemin, le Pacifique Canadien ?

M. SCOTT : Je ne pense pas qu'il en serait ainsi du bois transporté à Moosejaw ou Régina, ou aucun endroit à l'ouest de Brandon, car pour tous ces endroits la concurrence n'existe pas. Le Canadien du Pacifique est virtuellement le seul chemin de fer qui puisse transporter du bois vers un endroit quelconque à l'ouest de Brandon. Il peut y avoir quelque fondement dans ce que vient de dire l'honorable député; mais tant qu'on ne m'aura pas fourni la preuve que ce bois des Etats-Unis expédié de l'Etat de Washington sur Régina a été transporté moyennant un taux moins élevé que n'aurait eu à payer le bois de la Colombie Anglaise à destination du même lieu, j'aurai mes doutes à cet égard. Je ne m'attendais pas que ce sujet serait discuté aujourd'hui, et en conséquence je ne suis pas préparé à suivre, et je n'ai pas l'intention de suivre, mon honorable ami (M. Morrison) à travers toute son argumentation. Je me contenterai de faire observer à la Chambre que nous sommes à la fin d'une période de deux ans dans le cours de laquelle on a fait payer le bois aux habitants du Manitoba et du Nord-Ouest plus cher qu'ils ne l'ont jamais payé depuis dix ans; et les marchands de bois de la Colombie Anglaise ont bien mal choisi leurs temps pour venir nous demander le rétablissement des droits de douane.

M. R. G. MACPHERSON (Burrard) : Je ne savais pas que mon honorable ami de New-Westminster (M. Morrison) soulèverait cette discussion aujourd'hui, et je regrette qu'elle se soit produite si inopinément; car j'aurais beaucoup aimé à entendre ces statistiques que mon honorable ami (M. Scott) prétend être en mesure de produire en réfutation du raisonnement de l'honorable député de New-Westminster. L'honorable député d'Assiniboïa-ouest ne veut pas admettre qu'une grande quantité de bois ait été expédiée des Etats-Unis aux Territoires du Nord-Ouest, à l'est de Régina, si ce n'est par le chemin de fer Canadien du Pacifique. Il me permettra de lui dire que durant le mois de mars dernier, il n'est pas venu moins de 390 wagons de bois des Etats-Unis; 267 sont venus par le Canadien du Nord et ont été entrés en douane à Winnipeg; 38 sont venus par le Canadien du Pacifique et ont été entrés en douane à Winnipeg; 66 sont venus par le Canadien du Nord et ont été entrés en douane à Emerson; et 19 sont venus par le Canadien du Pacifique et ont été entrés en douane à Gretna, ce qui fait un total de 390 wagons de bois qui ont été livrés à l'est de Régina.

Je puis dire que ces 390 wagons renfermaient une moyenne de 8,000 à 10,000 pieds de bois chacun. A $16.50 du mille, cette quantité représenterait pour $64,350 de bois importé des Etats-Unis en un mois. Je n'ai pas d'objection à ce que mon honorable ami fasse la lutte pour obtenir le bois à bon marché; mais d'un autre côté, je suis d'avis que si le bois est cher, la faute n'en est pas aux marchands de bois de la Colombie Anglaise, mais plutôt aux particuliers des Territoires du Nord-Ouest qui ont formé une coalition. S'il était exact que les marchands de bois de la Colombie Anglaise fussent coalisés, ils pourraient dire aux habitants du Manitoba et des Territoires : Vous achèterez de nous et de personne autre. Mais ce qui montre bien que la coalition n'existe qu'entre les marchands de bois du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest, c'est que les habitants de ces parties du Canada achètent soit aux Etats-Unis soit au Canada, comme bon leur semble, et le marchand de bois de la Colombie Anglaise n'a rien à y voir.

Je ne crois pas aux coalitions de quelque nature qu'elles soient. Je suis libre-échangiste dans un sens et protectionniste dans un autre. Je ne voudrais pas dire que je suis libre-échangiste ou que je suis protectionniste ; mais je suis d'avis d'appliquer le couteau au besoin, et le cas actuel en est un où il faudrait l'appliquer. Nous, de la Colombie nous sommes bien prêts à vivre dans les meilleurs termes d'amitié avec nos frères du Nord-Ouest. Nous sommes prêts à prendre de ce qu'ils produiront autant que notre population en voudra consommer ; et il n'y a pas de province au Canada où la consommation par tête soit ausi forte que dans la Colombie Anglaise. Avant que la région du Kootenay et les diverses vallées de cette province eussent commencé à recevoir des colons, les habitants établis le long du chemin de fer de Calgary-Edmonton ne vivaient qu'au jour le jour. Aujourd'hui ils ont notre province pour débouché et ils se sont aperçu que s'était un excellent débouché. A mon avis, les bons procédés doivent se payer de retour ; ils devraient nous rendre le change de ce que nous faisons pour eux. Dans la Colombie Anglaise, nous avons contre nous le long

trajet en chemin de fer par le Canadien du Pacifique, et nous avons, d'un autre côté, un très haut tarif protecteur. Nous sommes tenus de payer en moyenne 25 pour 100 sur tous les articles que nous importons. Les articles que les habitants des Territoires du Nord-Ouest consomment en plus grande quantité, ils les importent virtuellement en franchise. Le Canada se compose de provinces ; une province a autant droit de vivre qu'une autre, et il ne convient pas que l'une d'elles soit sacrifié dans l'intérêt d'une autre. Si nous protégeons les habitants de ces provinces—et de fait c'est ce que nous faisons—eux doivent à leur tour nous protéger. L'honorable député préopinant a dit que jusqu'en 1894 le bois se vendait à meilleur marché dans le Nord-Ouest qu'il ne se vend aujourd'hui. Ce n'est pas là un argument très convaincant en faveur de l'admission du bois en franchise ; loin d'établir sa prétention, cette allégation la renverse. Sous l'empire de l'ancien droit de $2 par mille que mon honorable ami de Macdonald (M. Boyd), je pense, réussit à faire supprimer pendant que son parti était au pouvoir, les habitants du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest payaient le bois moins cher. Je suis prêt à déclarer ceci, —et on ne saurait me prouver le contraire,— qu'avec un droit de $2 par mille pieds sur le bois brut, comme il en existe aux Etats-Unis, les habitants du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest n'auraient pas à payer le bois plus cher.

M. DAVIS : Qui paierait le droit ?

M. MACPHERSON : Ceux qui profitent de l'absence de droit aujourd'hui, ce sont les marchands en gros du Manitoba.

La lettre lue par le député de New-Westminster, il y a quelques instants, établit que le bois dressé d'un côté seulement, se vend $17.50. Pris aux moulins il coûte $6.50. Livré franco en gare de Winnipeg il coûte $10 de plus, ce qui fait $16.50 ; il faut allouer 50 cents le mille pieds pour la manutention. Ce n'est pas le pauvre cultivateur qui profite de tout cela, c'est le vendeur, et il lui fait payer le double de ce que cela peut valoir. Le député de Renfrew-nord dit que ce sont nos gens qui tirent des avantages de cette source. Je lui répondrai qu'il n'en a absolument rien et que c'est pour cette raison même que nous faisons une lutte dans laquelle, d'après moi, nous réussirons à triompher. Les marchands de bois de la Colombie-Anglaise ne craignent pas la concurrence.

M. DAVIS : Alors pourquoi tous ces hurlements ?

M. MACPHERSON : Je ne suis pas un loup de montagne. Je ne hurle pas. Je me borne à présenter un argument dans l'intérêt de nos gens, qui souffrent. J'ai dit que nous ne craignons pas la concurrence, mais nous aimerions qu'on nous fît une concurrence honnête. Si l'on permet l'entrée libre du bois, on devrait également permettre l'entrée libre des œufs, de l'avoine, du foin, de l'outillage des moulins et de tout ce que nous sommes obligés d'importer dans la Colombie-Anglaise. Mon honorable ami dit qu'il consent à cela, mais il serait le premier à se récrier s'il était attaqué. Je n'ai rien à débattre avec les députés du Nord-Ouest, mais s'il est une chose que l'on ait proclamée dans le Dominion depuis quelques années c'est que les cultivateurs du Manitoba et du Nord-Ouest—je suis bien aise de le savoir—réussissent à s'enrichir. Nous les habitants de la Colombie Anglaise ne faisons pas retentir de nos plaintes la voute du ciel ; néanmoins, notre principale industrie, celle sur laquelle nous comptons le plus, est dans un état qui laisse à désirer, pendant que nous amis des Territoires du Nord-Ouest font fortune. " Pourquoi de la misère lorsqu'il y a du blé en Egypte?" L'état actuel des choses me rappelle ce diston et me porte à demander à nos amis pourquoi ils veulent nous empêcher de prospérer pendant qu'ils sont eux-mêmes si prospères ? S'ils devaient payer le bois plus cher ils auraient parfaitement droit de prendre l'attitude qu'ils ont adoptée. Mais, comme l'a fait remarquer le député d'Assiniboïa-ouest, grâce à l'ancien droit de $2 le mille, le bois brut était de 40 à 50 pour cent meilleur marché.

M. SCOTT : Si mon honorable ami veut bien me le permettre, je dirai qu'en 1894, on a aboli le droit qui avait existé jusqu'alors et que les gens du Manitoba et du Nord-Ouest ont immédiatement ressenti le merveilleux effet de cette abolition. Jusqu'à 1894, les consommateurs de bois payaient des prix exorbitants. M. Foster, alors ministre des Finances, entreprit de faire une enquête qui eut pour conséquence l'abolition du droit, à la session de 1894, et l'on en éprouva un soulagement considérable durant plusieurs années, c'est-à-dire jusqu'à la naissance de la coalition.

M. MACPHERSON : L'honorable député a le temps de reviser ce qu'il a dit. J'ai pris note de ses paroles. Il a déclaré que le prix du bois, depuis l'abolition de l'impôt, avait augmenté de 40 à 50 pour cent. Voilà ce que j'ai noté. Je ne voudrais pas représenter faussement ce qu'a pu dire mon honorable ami. Il le sait, je serais le dernier député à vouloir agir ainsi.

M. SCOTT : Si j'ai prononcé les paroles citées par mon honorable ami, j'ai dit ce que je n'avais aucunement l'intention de dire, et, j'espère, le compte rendu des Débats établira que je ne me suis pas précisément servi de ces termes-là.

M. MACPHERSON : J'avais pris ces notes avec le plus grand soin, mais je suis obligé d'accepter la rectification de mon honorable ami.

M. TAYLOR : Il y a des députés de la gauche qui ont également noté ces paroles.

M. MACPHERSON : L'honorable député d'Assiniboïa-est a prétendu que les Etats-Unis nous envoyaient seulement un vingtième du bois de construction employé au Canada. Je demanderai alors à l'honorable député, établi dans une région dont les habitants sont à faire fortune, pourquoi il refuserait aux gens de la Colombie Anglaise, moins bien partagés, l'avantage d'une réduction de droit qui, après tout, ne saurait être bien considérable, puisque les importations représentent seulement un vingtième de tout le bois employé ? Mais l'honorable député fait erreur. Il ne s'importe pas de bois dans les provinces d'Ontario et de Québec, ni dans les provinces maritimes, mais il en vient beaucoup des Etats-Unis dans les prairies. Je ne dévoile aucun secret en disant que, pendant le mois dernier, il est arrivé 370 chars à Winnipeg. Je n'ai rien à ajouter, si ce n'est que le gouvernement et nos amis des territoires du Nord-Ouest doivent voir et verront aussi à ce que les habitants de la Colombie Anglaise soient aussi bien traités que ceux des Territoires. Nous ne sollicitons pas de faveur, nous demandons simplement justice, et cela devrait suffire à mon honorable ami. J'espère donc que le ministre des Finances s'occupera de voir à ce que justice soit rendue aux fabricants de bois de la Colombie Anglaise.

M. DAVIS : Cette question ayant déjà été débattue et le gouvernement étant au fait de tout ce qui s'y rapporte, je ne dirai que quelques mots en réponse à certains arguments de l'honorable préopinant. Il a été parfaitement établi qu'il existait entre les propriétaires de scieries de la Colombie Anglaise et des Territoires une coalition par suite de laquelle les gens des Territoires payaient leur bois deux ou trois dollars de plus qu'ils n'auraient dû le payer. Or, on nous dit qu'il n'existe pas de coalition dans la Colombie Anglaise ; mais qu'il en existe une dans les Territoires, et que c'est pour cette raison-là que les cultivateurs des Territoires sont obligés de payer plus cher. Je demanderai à l'honorable député si cela est croyable ou plausible. Les gens des Territoires tiennent à payer leur bois le moins cher possible. S'il n'y avait pas de coalition dans la Colombie Anglaise, comment pourrait-il y en avoir une dans les Territoires ? Il eût été bien facile d'échapper à son atteinte en faisant venir de la Colombie Anglaise tout le bois dont on aurait eu besoin. Il eût été impossible à quelques marchands de bois des Territoires d'établir les prix au moyen d'une coalition lorsque la Colombie Anglaise était ouverte à tous les acheteurs. Mais je sais, par ce que j'ai vu moi-même se passer dans ma propre ville, qu'il existe une coalition de ce genre dans la Colombie Anglaise elle-même. Je pourrais citer les noms de certaines gens de Saskatoon à qui certains propriétaires de scieries de cette province-là ont renvoyé l'argent qu'ils avaient reçu d'eux pour leur expédier du bois, en leur disant qu'il n'y avait qu'un homme à Saskatoon qui fût capable d'acheter du bois aux scieries de la Colombie Anglaise. Les propriétaires de scieries de cette région en ont conclu qu'il existait une coalition et ils en ont profité ; d'ailleurs, il est inutile d'en nier l'existence. Voilà une question qui intéresse non seulement les gens des Territoires du Nord-Ouest mais ceux de toutes les anciennes provinces. Qu'est-ce que le bois brut ? C'est la matière première de certaines industries manufacturières de ce pays. Si on prélève un droit sur la matière première, que vont devenir nos fabriques de meubles et de voitures auxquelles les Etats-Unis envoient du bois à pleins wagons ? Allons-nous les condamner à disparaître ? C'est pourtant ce qui arriverait si nous imposions un droit sur le bois brut. L'honorable député qui a adressé la parole en premier lieu (M. Morrison) a dit que les gens des Territoires cherchaient à vivre aux dépens d'autrui. On vient nous dire cela parce que nous voulons acheter notre bois à meilleure composition possible. J'ose le croire, la députation en arrivera à la conclusion que ce sont plutôt les propriétaires de scieries de la Colombie Anglaise qui pensent à s'enrichir aux dépens de la population du Nord-Ouest.

Nous ne voulons vivre aux dépens de qui que ce soit. Nous ne demandons aucune faveur, nous désirons seulement combattre à armes égales. Dans mon propre comté, dans la ville que j'habite, il y a quatre grandes scieries dont les propriétaires s'enrichissent et ne m'ont jamais demandé de me prononcer en faveur du droit sur le bois. Ils sont parfaitement satisfaits ainsi que tous les autres industriels des territoires. Que se passe-t-il aujourd'hui ? Des citoyens américains se rendent dans les territoires et y érigent partout des scieries. Une riche maison américaine a acheté d'immenses concessions forestières; elle a aussi acheté les scieries qui appartenaient autrefois à M. McDowell, et elle les exploite. Dans le voisinage de la rivière du Daim-Rouge des Américains ont établi de grandes scieries ; ils les exploitent, et le matériel qu'ils y ont installé a coûté $100,000. S'ils avaient pensé que cette industrie était dans la situation que les honorables député de la Colombie Anglaise ont signalée, ils ne seraient pas venus placer leurs capitaux dans notre pays. Si la population de la Colombie Anglaise a à se plaindre de quelque chose, ce doit être des transports. Comme l'a fait voir le député d'Assiniboïa-ouest, on peut faire venir du bois de la Colombie Anglaise à raison de 50 cents dans n'importe quelle partie des territoires, distance de près de 1,000 milles.

M. MORRISON : Quel est le prix de transport du bois américain ?—40 cents, et il parcourt une plus longue distance.

M. DAVIS : Je traiterai ce point plus tard. Dans la ville que j'habite il y a quatre scieries et le taux de transport de là à Régina, distance de 250 milles, est de 26

cents, tandis qu'il est de 50 cents par mille milles sur le Pacifique Canadien. Ainsi, la population de la Colombie Anglaise jouit aujourd'hui de tarifs très raisonnables et qui, je crois, seront encore diminués. Mon honorable ami prétend qu'il n'y a pas de coalition. Pourquoi, alors, M. Wm. White, deuxième vice-président du Pacifique Canadien, a-t-il pris une attitude si tranchée et a-t-il déclaré que si on ne mettait fin à la coalition il prendrait lui-même les mesures nécessaires pour procurer du bois à la population, à des taux raisonnables ?

M. MORRISON : Le taux est-il de 50 cents le mille ?

M. DAVIS : Cinquante cents le cent et 40 cents dans une autre classe.

M. MORRISON : Je demande la permission de reprendre l'honorable député. Il fait erreur en disant que le taux est de 40 cents ; il est de 50 à 55 cents. C'est le tarif américain qui est de 40 cents.

M. DAVIS : Mon honorable ami a dit qu'il en coûtait moins cher pour importer du bois des Etats-Unis dans les différentes parties des territoires, et en a donné pour raison la concurrence des chemins de fer. Il a déclaré que nous avons le Pacifique Canadien et le Grand Nord. Mais il doit savoir que le Grand Nord ne pénètre pas dans les Territoires, si ce bois est importé des Etats-Unis il doit l'être par le Pacifique Canadien et le chemin de fer Canadien du Nord. Le Pacifique Canadien transporte ce bois dans les différents endroits des territoires, et n'a pas besoin de réduire ses tarifs, parce que le Grand Nord serait incapable de livrer ce bois-là dans les différents endroits des territoires. Le Pacifique Canadien n'a donc aucun intérêt à réduire ses tarifs, et, par conséquent, il n'aurait aucune raison de le faire. Je sais pertinemment qu'on peut importer du bois brut dans les territoires du Nord-Ouest, le faire passer au planeur dans l'endroit où il est importé, et qu'il revient le mille, à l'importateur, à $3 de moins que les marchands de cet endroit ne le lui auraient vendu. Pourquoi donc le peuple ne bénéficierait-il pas de la concurrence? L'honorable député de Burrard dit que la population de la Colombie Anglaise ne redoute pas la concurrence. Alors, pourquoi tout ce potin ? En demandant l'imposition d'un droit il prouve qu'elle la redoute. Ils sont assez honnêtes pour avouer que l'imposition d'un droit aurait pour effet d'augmenter le prix du bois ; et le seul argument qu'ils puissent donner, c'est que nous sommes riches.

M. MACPHERSON : Je pense bien que l'honorable député (M. Danis) n'a pas l'intention de donner de fausse interprétation à mes paroles. J'ai dit que nous n'aurions pas d'objection à une concurrence raisonnable.

M. DAVIS: J'ignore ce que l'honorable député appelerait une concurrence raisonnable. Je crois que, à conditions égales, toute concurrence est juste et raisonnable. Si les Américains peuvent transporter du bois à des centaines de milles et faire concurrence à ceux qui le scient chez eux, il me semble qu'on aurait tort d'imposer un droit qui aurait pour effet de faire augmenter les prix. Dans toute l'étendue des Territoires du Nord-Ouest le commerce de bois est considéré comme le plus avantageux que l'on puisse faire. Voilà pourquoi on parcourt ce pays en tout sens pour trouver des concessions forestières et ériger des scieries. A mon avis, le gouvernement commettrait une grave erreur en imposant un droit sur le bois. Il arrive nombre d'immigrants dans les territoires du Nord-Ouest, et ce qu'il leur faut tout d'abord, ce sont des maisons et des granges. Un très grand nombre ont assez peu d'argent ; en général les immigrants d'outre-mer sont dans ce cas. Mais ils sont désireux de travailler et ils feront leur chemin dans l'Ouest. Cependant, les lois que nous votons ici ne doivent pas avoir pour effet de paralyser les efforts de ces gens-là au profit d'un autre groupe. Dans ces régions il faut que le bois coûte le moins cher possible. Au lieu d'imposer un droit sur le bois brut, le gouvernement devrait enlever le droit dont est frappé le bois ouvré et mettre ce bois-là à la portée de la population. J'ignore pourquoi les gens de la Colombie-Anglaise ne peuvent lutter avec avantage contre ceux des autres parties du pays. Les propriétaires de scieries de la région du Nord-Ouest que j'habite trouvent moyen de s'enrichir. Je crois que dans le Nord-Ouest pas un ne demande que le droit soit relevé.

Cependant, les fabricants de la Colombie Anglaise, à même de transporter leur bois à bon marché par le Pacifique Canadien, viennent nous dire : " Nous voulons que vous soyez taxés à notre profit," et ils ajoutent que nous voulons vivre à leurs dépens. Il n'en est absolument rien ; tout ce que nous voulons, c'est qu'ils nous laissent tranquilles et qu'ils laissent l'impôt tel qu'il est ; l'augmenter, ce serait faire tort non seulement au Nord-Ouest, mais aussi aux anciennes provinces. Je l'ai dit, cette matière première doit être employée dans les fabriques de wagons, de meubles, de voitures et autres industries établies dans les anciennes provinces, et augmenter le droit, ce serait fermer les portes de ces boutiques, couper les vivres à ceux qui les exploitent et les forcer d'aller aux Etats-Unis fabriquer ces mêmes marchandises qu'ils enverraient au Canada. Il faut tenir compte de ces industries tout autant que des fabriques de la Colombie Anglaise. Les colons qui arrivent dans cette province-là sont si nombreux et généralement si peu capables de payer des prix élevés, que nous aurions grandement tort d'ajouter au fardeau qui pèse sur leurs épaules.

M. DOUGLAS : Je regrette d'avoir à revenir à mon tour sur le sujet, mais comme

député d'un comté que cette question intéresse au plus haut point, je me croirais coupable si je manquais de saisir cette occasion de dire un mot dans l'intérêt de mes commettants. Je regrette beaucoup que cette question ait été soulevée de cette façon inattendue ; de même que d'autres députés, je n'ai pas en mains les documents qu'il faudrait pour faire ressortir plusieurs des points qu'on a traités. Les députés de la Colombie Anglaise prétendent que la coalition des marchands de bois se limite aux territoires du Nord-Ouest. Je sais qu'il existe, et cela depuis plusieurs années, une coalition parmi les marchands en détail et qu'elle a atteint les intérêts des habitants de la région située à l'est de Winnipeg. Les chantiers et les scieries du lac des Bois ont eu à souffrir de cette coalition. Je sais également qu'après avoir passé une dizaine d'années dans le commerce en détail on parle de se retirer, parce qu'on a fait assez d'argent pour cela. Un profit de 33⅓ pour cent dans les affaires leur a bientôt permis d'établir une concurrence et ils peuvent ensuite se retirer. Cette question du prix du bois est très sérieuse par rapport à la colonisation d'un nouveau pays. Quant à la déclaration tendant à établir qu'il n'y a pas de coalition dans la Colombie Anglaise, je puis la contredire par une autre. Ainsi, j'ai reçu un document—je ne l'ai pas en mains pour le lire à la Chambre—envoyé par l'Association des propriétaires de scieries de Vancouver aux commerçants de la petite ville voisine de la nôtre et où il y a quatre chantiers de bois. Le secrétaire de cette association publie des listes du bois et y déclare que les prix ne varieront pas pendant le mois courant, mais que ceux de certaines qualités de bardeaux varieront. Ainsi, voilà le secrétaire d'une association établie à Vancouver qui dicte quels prix on paiera aux marchands de bois en détail qui font affaires sur le parcours de la nouvelle ligne, au moins jusqu'à Tantallon et Pheasant Hills.

Les gens viennent dans ce pays avec l'intention de s'y établir. C'est un abri tout d'abord qu'il leur faut. On doit trouver bien difficile de payer les prix que l'on demandait l'an dernier. On a dit que c'était $4 ou $5 de plus par mille pieds. Je sais cependant que cette augmentation était l'année dernière de $9 le mille. Je ne doute pas que le gouvernement aussi bien que les membres de cette Chambre conviendront avec moi que c'est chose de grande conséquence pour les colons qui arrivent sur leurs terres et cherchent à se mettre à couvert avant la saison froide. Si les manufacturiers de la Colombie-Anglaise souffrent,—et l'introduction du bois américains les fait souffrir,—je n'ai qu'une chose à leur dire, c'est que les hauts prix demandés par les commerçants de la province ont engagé les Américains à y envoyer leur bois. Je ne sache pas que les Territoires du Nord-Ouest demandent des prix exorbitants de ce qu'ils envoient dans la Colombie-Anglaise.

M. DOUGLAS.

Je veux simplement établir ce que d'autres députés des Territoires ont dit, que ce serait une bien grave injustice à faire aux colons qui arrivent dans ce pays de réimposer un droit sur le bois. Quand ils payent $22 le mille du bois ordinaire, comme celui dont on recouvre les maisons, c'est certainement un gros prix qu'ils payent ; et quand ils sont appelés,—comme je sais qu'ils le sont, ayant moi-même fait bâtir d'une façon quelque peu considérable depuis quatre ou cinq ans,—à payer tout le temps jusqu'à $60 le mille du bois à finir, je dis que les manufacturiers leur font certes payer assez cher ce qu'ils leur livrent. La vraie difficulté, en ce qui touche aux manufacturiers de la région du lac des Bois, ou de l'est de Winnipeg, vient, je crois, en grande partie, de la coalition qui existe entre les détaillants qui font affaires au Manitoba et dans les Territoires. Ceux de la Colombie-Anglaise ne sont pas non plus exempts de tout blâme sous ce rapport. Je regrette de n'avoir pas ici mes papiers et mes chiffres pour les soumettre à la Chambre ; mais on donnera sans doute une occasion, avant que la session ne soit finie, d'étudier à fond cette matière, et j'aime à croire que le gouvernement, tenant compte du nombre toujours croissant des nouveaux établissements, ne s'aventurera pas à imposer un droit sur le bois sans avoir examiné la question avec le plus grand soin.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Déjà à une époque moins avancée de la session, j'ai fait observer qu'il n'était guère expédient, tant pour le gouvernement que pour la Chambre en général, de laisser discuter le tarif sur une proposition d'ajournement. En conséquence, l'honorable député de New-Westminster (M. Morrison) comprendra, j'espère, que le gouvernement ne fait aujourd'hui qu'appliquer la même règle en se contentant d'écouter les représentations qu'on leur fait, tout en promettant à ces messieurs que leurs observations seront mûrement pesées lors de l'examen du budget.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : La question dont la Chambre est actuellement saisie présente de l'intérêt, non seulement pour la Colombie-Anglaise, mais encore pour la province d'Ontario, et plus particulièrement pour ces divisions ou comtés où les bois de pin blanc se manufacturent sur une très grande échelle. J'ai écouté ce qu'a dit l'honorable député de Renfrew-nord (M. Mackie), que les marchands de bois du pays ne demandaient pas à être protégés.

Son attitude est facile à comprendre, quand on se rappelle que ses vues sur cette question ont toujours été intéressées. Je présume que l'honorable député redoute de voir les Etats-Unis user de représailles. Il a toujours prêché l'exportation aux Etats-Unis des bois canadiens, afin que les marchands d'Ottawa aient dans le pays voisin un débouché pour leur bois de sciage, et il verrait avec beaucoup de satisfaction passer de la

baie Georgienne et du lac Huron aux Etats-Unis des millions de dollars valant de pièces de bois pour y être manufacturées, pourvu que les marchands de la région d'Ottawa y eussent libre entrée pour les leurs. Pour les manufacturiers de la province d'Ontario la question est celle-ci : il y a un droit d'imposé sur le bois qui passe du Canada aux Etats-Unis, il n'y en a pas sur celui qui passe des Etas-Unis au Canada. Cela n'est certainement pas juste. Un député de la Colombie Anglaise a déclaré que la chose ne touchait pas aux intérêts de la province d'Ontario. Je lui dirai que, depuis plusieurs années, le bois dont on se sert à Toronto pour les trottoirs vient de maisons américaines établies sur les rives du lac Supérieur. Le " Canadian Lumberman ", dans son numéro d'avril, observe que pas moins de $448,012 valant de bois a été importé des Etats-Unis au Canada. En consultant les relevés du commerce et de la navigation de l'année dernière, je vois qu'il a été importé des Etats-Unis au Canada :

Pin	344,535
Bois de charpente taillé ou scié..	469,975
Bois scié ou débité en planches, madriers, voliges, ou autre bois dressé d'un côté seulement, créosoté, vulcanisé ou spécialement traité pour sa préservation..	674,959
Lattes..	5,761
Bardeaux..	30,752
Douves, non cintrées ni embouvetées, en bois de toute sorte.. ..	82,360

Ce journal m'a tout l'air d'être d'avis que, si les Etats-Unis tiennent au droit de $2 qu'ils ont imposé sur notre bois, nous ne devons pas de notre côté rester les bras croisés et permettre qu'il en soit ainsi, sans user de représailles et leur rendre coup pour coup. Le spectacle que nous a présenté aujourd'hui le ministre du Commerce est bien propre à faire pleurer les anges et pouffer de rire les ânes. Nous avons de l'autre côté de la Chambre certains messieurs qui se lèvent chaque fois que leurs petits intérêts sont en jeu, et qui prêchent une politique qui entre dans leurs plans particuliers. Je vois donc par un journal quotidien que la scierie d'Hastings à Vancouver a fermé ses portes. J'imagine que la nouvelle en a été promptement communiquée à l'honorable député de Westminster (M. Morrison), et c'est pourquoi nous l'avons vu s'empresser d'exposer la chose à la Chambre. Je ne le blâme pas de profiter de l'occasion pour demander l'imposition d'un droit ; mais l'honorable député devrait être assez conséquent, assez patriote, pour songer en même temps à toutes les industries du pays, qui elles aussi ont besoin d'être suffisamment protégées. Que serait-il arrivé s'il s'était agi d'un droit à imposer, non sur le bois, mais sur les chevaux ? Tous les députés du Nord-Ouest se seraient à l'instant levés, et auraient prié et supplié le gouvernement d'imposer sur les chevaux venant des Etats-Unis au Canada, non pas un droit pareil, mais un droit absolument prohibitif. Ces messieurs se croient sans doute justifiables d'en agir ainsi, par l'exemple que leur donnent ceux qui siègent sur les fauteuils du gouvernement. Le premier ministre (sir Wilfrid Laurier), à certains égards, s'est mis à l'aise avec les habitants de l'Ouest. S'il ne leur a pas accordé la franchise quant aux instruments d'agriculture, il a du moins rendu libre d'impôt le bois qui entre dans la fabrication de ces instruments. Y aura-t-il quelque chose de changé ? cela reste à savoir. Mais je demanderais au ministre des Finances, de la part des marchands de bois de la baie Georgienne et du lac Huron, d'examiner bien soigneusement la question. Si les manufacturiers américains veulent mettre sur notre sapin blanc un impôt de $2, usons de représailles, ou tout au moins rendons-leur la pareille. Je félicite ces messieurs de ce qu'ils veulent bien réformer le tarif quand cela touche à la bourse de leurs commettants et qu'ils espèrent, en faisant des discours dans cette Chambre, s'assurer quelques votes.

M. FRANK OLIVER (Alberta) : A propos de la réflexion qu'a faite l'honorable député qui vient de reprendre son siège, que ce débat était bien propre à faire pleurer les anges et rire les ânes, j'ai remarqué, le dirai-je ? que l'honorable député avait ri. Quant à la prétention des honorables députés de New-Westminister (M. Morrison) et de Burrard (M. Macpherson), que les colons du Nord-Ouest sont à faire des fortunes et qu'il devient urgent d'imposer un droit sur le bois, pour les containdre à partager ces richesses avec leurs bons amis les manufacturiers de la Colombie Anglaise, je ferai observer qu'il y a aujourd'hui en Canada un impôt sur le bois. Je ne suis pas prêt à dire si c'est 20 ou 25 pour cent ; je crois que c'est 25 pour cent, sur le bois façonné. Le bois brut est exempt d'impôt. Je me permettrai également de faire remarquer aux honorables députés qui composent cette Chambre que ce sont les nouveaux colons, ceux-là qui en prenant possession de leurs terres risquent tout ce qu'ils ont d'argent au monde sur le hasard d'une récolte, qui achètent ce bois brut, et pour eux une augmentation de prix de $2 par mille, sans compter ce que la coalition sera à même de leur arracher en plus, est chose fort sérieuse. Que les députés de la Colombie Anglaise me permettent de leur faire observer que le bois est une des plus grandes richesses naturelles de leur province, sinon la plus grande, et que les Territoires du Nord-Ouest sont leur grand débouché, sinon leur seul débouché, pour ce bois ; que l'extension à donner aux exploitations forestières dans la Colombie Anglaise et la prospérité de cette province dépendent directement et absolument de la réussite des colons dans les Territoires du Nord-Ouest, et que nulle politique tendant à imposer ces gens, à gêner leur action et à retarder leur succès, ne saurait profiter à

l'industrie forestière dans la Colombie Anglaise, ni à la Colombie Anglaise comme province. Avant que les Territoires du Nord-Ouest fussent peuplés, les forêts de la Colombie Anglaise se dressaient où elles se dressent encore actuellement, mais n'avaient de valeur pour personne. Le progrès de l'industrie forestière dans la Colombie Anglaise ont marché de pair avec ceux de la colonisation dans les Territoires du Nord-Ouest.

M. MORRISON : Non.

M. OLIVER : Absolument et de toutes façons. Les députés de cette province ont eux-mêmes déclaré que les Territoires sont leur débouché, et qu'ils ne peuvent exporter aux Etats-Unis. Jamais ils n'ont pu le faire, et ils ne le peuvent pas dans les conditions actuelles. Je dis donc qu'ils sont plus intéressés que personne à la prospérité et au progrès des habitants des Territoires, et à voir à ce qu'aucune charge excessive n'entrave leurs succès.

Un mot maintenant à propos de la comparaison que mon honorable ami le député de Burrard (M. Macpherrson) a faite entre l'imposition de droits sur les produits agricoles, qui tourne à l'avantage des gens des territoires du Nord-Ouest et la franchise dont jouissent les produits de la forêt au détriment des habitants de la Colombie Anglaise. Si ces droits que l'on a attachés à l'importation des produits de la ferme sont de quelque utilité pour les gens des Territoires, —et la chose est fort controversable,—ce n'est toujours guère plus de 20 pour cent terme moyen, tandis que le bois façonné, si mes renseignements sont exacts, jouit d'un droit de 25 pour cent. Mais cela m'importe pas. Le grand point, c'est que l'industrie la plus importante de la Colombie Anglaise existe en raison de l'établissement des Territoires. Sans cet établissement, elle n'existerait pas et ne pourrait pas exister. Ainsi, tout ce qui contribue à l'avancement des Territoires profite directement aux exploiteurs de bois. Quel avantage la Colombie Anglaise ou les propriétaires de scieries retireraient-ils d'un droit de 50 ou de 100 pour cent, si ces derniers ne peuvent pas donner plus d'extention à leur commerce avec les Territoires.

Ce n'est cependant là qu'une face d'une question multiple. Le cri de guerre des protectionnistes de l'est semble être : "Les territoires du Nord-Ouest sont riches, ils y résisteront." Il faut bien comprendre pourtant que cette prospérité des territoires a des limites, et qu'une politique injuste et imprudente peut ramener au Nord-Ouest cette stagnation qu'on y a déjà vue dans les affaires. Si ce pays prend aujourd'hui tant d'importance, cela est dû à la colonisation et au progrès des Territoires du Nord-Ouest. C'est là le secret et l'explication de notre prospérité. Il n'est pas de l'intérêt des manufacturiers, quels qu'ils soient, de faire obstacle à ce progrès par d'injustes impositions, qui profitent à une industrie particulière. Quoi qu'il en soit, en voilà assez sur ce point.

Je regrette beaucoup que toute cette discussion ait eu lieu, d'autant plus qu'elle semble être le résultat d'une méprise. Comme chacun le sait, les communications étaient interrompues depuis quelques jours avec la Colombie Anglaise par suite d'avalanches dans les montagnes, et il faut croire que, le transport de la malle se trouvant par là suspendu, mon honorable ami le député de New-Westminster ne tenait pas encore les nouvelles les plus récentes lorsqu'il a déclaré à la Chambre que les marchands de bois de la Colombie-Anglaise se trouvaient en bien mauvaise posture, la concurrence américaine, a-t-il dit, leur ayant fermé leur débouché naturel. En effet le "Journal" d'Ottawa, dans son numéro de ce soir, publie une dépêche télégraphique datée de Vancouver le 4 mai. Le renseignement est tout à fait au point et, quand il en aura pris connaissance, l'honorable député sera, j'en suis sûr, trop heureux de retirer ce qu'il a avancé cet après-midi.

Du bois pour les habitations de la prairie

Importantes commandes cette année à la Colombie-Anglaise.

Vancouver, 4 mai.—Les prairies ont envoyé leurs commandes de bois et de bardeaux, et il est impossible pour la moment de fournir aux demandes, par insuffisance des trains à marchandises.

Le Pacifique Canadien n'a pas assez de wagons à marchandises.

Cet état de choses est dû à l'arrêt que vient de subir le trafic du chemin de fer Canadien du Pacifique par suite d'avalanches dans les montagnes. La compagnie est en frais de se procurer des wagons, et on ne pense pas que les envois de bois au Nord-Ouest soient beaucoup retardés.

On ne dit pas si cette impulsion donnée au commerce entre les scieries de la côte et les prairies est due aux arrangements auxquels la compagnie et les propriétaires de scieries en sont arrivés dernièrement——

Il n'est pas du tout question des droits.

—ou à ce que l'époque est proche où dans le territoire situé à l'est des montagnes on commence à batir. Il y a un fait, cependant, c'est que les moulins de la localité ont reçu de fortes commandes de bois.

Il n'est pas douteux que les nouveaux colons, que l'on dit se répandr e à raison de trois milles par semaine, dans le territoire situé entre Calgary et le Manitoba, soient cette année sur les prairies les plus gros acheteurs de bois de construction.

M. MORRISON : Me sera-t-il permis de donner très brièvement la réplique à l'honorable député ? Je lui demanderai s'il peut bien ajouter foi à un pareil article lorsque la scierie la plus considérable de la Colombie Anglaise, celle de Hastings, est aujourd'hui fermée.

M. OLIVER : Je dois avouer que j'y crois. Un exposé de faits est un exposé de faits

qu'il s'accorde ou non avec les théories énoncées par certains députés.

Une certaine quantité de bois brut, façonné dans l'Etat de Washington, trouve à entrer sur le marché du Nord-Ouest. Là où il entre en concurrence avec le bois de la Colombie Anglaise, il ne le remplace pas.

M. G. W. FOWLER (Kings, N.-B.) : L'honorable député (M. Oliver) est quelque peu illogique. De la part d'un homme qui vit sur les grandes plaines de l'ouest, nous pourrions nous attendre à une manière plus large d'envisager les questions publiques.

Toutes les denrées que vendent les habitants de sa province, lard, bœuf, pommes de terre, avoine, foin, enfin tous les produits de la culture du sol, sont protégés par le tarif ; néanmoins, lorsqu'une industrie dans la province voisine demande une protection moindre que celle dont jouit la population des territoires, l'honorable député (M. Oliver) est l'un des premiers à élever la voix pour combattre cette requête. Lui et les autres représentants de ce coin du pays croient-ils que cette partie du Canada seule, doive entrer en ligne de compte dans la préparation du tarif ? Prenez garde, dit-il, de ne rien faire pour enrayer le progrès du Nord-Ouest. Son conseil est inutile. Les représentants des provinces de l'est prennent autant de soin que l'honorable député lui-même pour ne pas nuire à la propspérité des Territoires du Nord-Ouest sans oublier pourtant, que ce pays est vaste, que le Canada ne comprend pas seulement le territoire qui se déroule des bords de l'océan Atlantique au rivage du lac Supérieur, mais qu'il s'étend bien au delà jusqu'au bord de l'océan Pacifique. Dans la préparation du tarif et pour la protection de nos industries, il faut tenir compte des diverses provinces du Canada. Quel marché rapproché aurait la population des Territoires, si la Colombie Anglaise n'existait pas ? L'honorable député (M. Oliver) déclare que les marchands de bois de la Colombie Anglaise écoulent leur marchandises dans les Territoires du Nord-Ouest ; je lui rappellerai que les habitants des territoires doivent vendre dans la Colombie Anglaise les produits qu'ils ne peuvent pas exporter. L'honorable député et ses collègues, de leur côté, doivent prendre soin de ne rien faire qui nuirait à la prospérité de la grande province de la Colombie Anglaise. Avec l'honorable député, je reconnais que le commerce du bois est l'une des premières industries de la Colombie Anglaise, mais à quoi bon les richesses forestières de cette province, si les intéressés ne peuvent pas en disposer profitablement ? Les richesses et les ressources de la nature sont inutiles lorsque l'homme n'en peut tirer aucun profit. Quelle était l'utilité des prairies vastes et fertiles tant que la main de l'homme ne les eut pas converties en fermes de rapport ?

L'honorable député déclare que le droit sur le bois brut serait une lourde charge pour le nouveau colon, et il laisse entendre que celui qui est établi au Nord-Ouest depuis plusieurs années, et qui a acquis assez d'aisance pour pouvoir payer plus cher, se sert du bois ouvré. Il n'en est rien. La plus grande partie du bois qui entre dans la construction d'une maison est du bois brut. Je n'exagère rien en disant que 75 à 80 pour 100 du bois employé dans les Territoires du Nord-Ouest est du bois brut qui n'est pas soumis au tarif. Si les marchands de bois de la Colombie Anglaise ne peuvent pas vendre leur bois brut, ils devront se retirer des affaires. S'ils doivent laisser pourrir dans leurs chantiers 75 ou 80 pour 100 du rendement de leurs scieries, c'en est fait du commerce du bois dans la Colombie Anglaise. Dans son discours captivant, le représentant de New-Westminster (M. Morrison) a fourni des données afin d'établir que les scieries américaines produisent, chaque année, cinq milliards de pieds de bois et que, dans cette immense quantité, il y a 700,000,000 de pieds de bois brut qui ne peuvent être vendus si les scieries doivent rapporter un bénéfice. Aussi, les marchands de bois des Etats-Unis vendent leur marchandise à sacrifice au Canada et chassent leurs rivaux de la Colombie Anglaise hors de leur propre marché. Les marchands américains consentent à vendre leur bois à un prix nominal et, par là, font au Manitoba et au Nord-Ouest une concurrence ruineuse aux produits des scieries de la Colombie Anglaise.

Il me semble que l'industrie du bois mérite autant de protection que toute autre industrie nationale et, en vertu de ce principe, cette question s'impose à l'attention immédiate du gouvernement.

Le représentant d'Assiniboïa nous a entretenus du résultat de la coalition des marchands de bois ; pourtant, je parle en pleine connaissance de cause et je déclare que le prix du bois aux scieries de la Colombie Anglaise n'est pas plus élevé que dans l'est du Canada—si l'on fait entrer en ligne de compte le chiffre plus élevé des salaires payés là-bas. Si le bois s'est vendu à un prix exagéré dans les Territoires du Nord-Ouest, c'est à cause d'une coalition formée entre les marchands de cette partie du pays, et les propriétaires des scieries n'en sont pas responsables.

M. SCOTT. Ils en sont responsables en autant qu'ils ont approuvé cette coalition et refusé de vendre aux marchands indépendants, de sorte que les consommateurs ne pouvaient acheter que des marchands coalisés.

M. FOWLER : La Chambre trouvera peut-être intéressant que je lui fasse l'historique de cette prétendue coalition. Les marchands détailleurs des Territoires du Nord-Ouest formaient une espèce de corporation à laquelle personne ne pouvait appartenir sans leur consentement. Par exemple, s'il y avait trois marchands de bois dans la ville de Wolsely et qu'un quatrième demandait à

faire partie de l'association, il lui fallait obtenir l'assentiment du comité des marchands de bois de cette ville. Cette association des détailleurs garantissait le paiement de toutes les factures des propriétaires des scieries de la Colombie Anglaise, de sorte que lorsque le propriétaire d'une scierie de la Colombie Anglaise désirait vendre à un marchand des territoires, il ne courait aucun risque, le remboursement de sa créance étant garanti par l'association. Eu égard à cette garantie, les propriétaires des scieries de la Colombie Anglaise s'engageaient à ne pas vendre à d'autres qu'aux membres de l'association des détailleurs. Toutefois, ils mirent une condition que les marchands détailleurs n'observèrent pas, à savoir, les prix exigés devaient être d'un cinquième de plus que les prix du gros. Si l'on tient compte des frais de transport, ces prix auraient été fort raisonnables pour l'acheteur.

Si l'on fait entrer en ligne de compte le capital nécessaire pour établir un chantier de bois, les frais du transport et de la vente au détail, les primes d'assurance, un bénéfice de vingt pour cent n'est pas excessif. Les marchands ont fortement élevé les prix et le blâme est retombé en grande partie sur les propriétaires des scieries de la Colombie Anglaise qui ne sont aucunement responsables de la conduite de ces vampires, les protégés des députés des Territoires du Nord-Ouest, qui ont volé de cette manière leurs amis et leurs voisins. Il ne faut pas imputer ce crime aux propriétaires des scieries des Territoires du Nord-Ouest.

Aussitôt que ceux-ci eurent pleine connaissance d'une telle conduite, ils y mirent un terme et aujourd'hui cette classe privilégiée n'existe plus. Si l'honorable député de la Saskatchewan désire acheter un ou plusieurs wagons de bois dans la Colombie Anglaise, il peut le faire sans appartenir à l'association des détailleurs. Les propriétaires des scieries de la Colombie Anglaise consentaient à ne pas hausser les prix du bois si le gouvernement élevait le droit. A vrai dire, ils ne sont pas maîtres de la conduite des marchands détailleurs, mais ils offraient d'établir des chantiers de bois dans les Territoires et de se contenter des 20 pour cent de bénéfices dont j'ai parlé, au cas où les marchands détailleurs exploiteraient de nouveau la population en exigeant des prix excessifs. Ils se sont efforcés de toutes les façons de rendre justice à la population du Nord-Ouest et je crois que les habitants de cette partie du pays—je ne juge pas de leur caractère ni de leur tempérament d'après le caractère et le tempérament de leurs mandataires—n'ont pas l'esprit assez étroit pour commettre volontairement une injustice envers les citoyens de toute autre province du Canada dans le but d'en retirer un léger avantage. Je crois qu'ils consentent à payer un prix juste et raisonnable pour ce qu'ils achètent et que, si la situation leur était représentée sous son vrai jour, leurs mandataires n'iraient pas en tous lieux traiter les propriétaires des scieries de la Colombie Anglaise de filous et de voleurs. Ces représentants sont censés renseigner la population et s'ils lui disaient la vérité à ce sujet, il n'y aurait aucun sentiment d'hostilité dans la Colombie Anglaise. Ces deux provinces se touchent et leurs intérêts sont intimement liés ensemble. Les citoyens de la Colombie Anglaise consentent à payer un juste prix pour les produits agricoles du Nord-Ouest et les habitants des Territoires devraient préférer acheter les produits de la province voisine. Si les propriétaires des scieries de la Colombie Anglaise pouvaient acheter au delà de la frontière leur foin, leur avoine, leur bœuf et leur lard, ils ne se plaindraient pas de ce droit, car, payant ces produits moins cher, grâce à la différence dans le prix du transport, ils pourraient lutter contre leurs rivaux. Dans les présentes circonstances, ils souffrent un préjudice grave, et ils viennent devant ce tribunal de dernière instance demander cette mesure de justice à laquelle, comme les citoyens de toutes les autres provinces, ils ont le droit de s'attendre de la part du parlement.

Je regrette que le ministre des Finances ne se soit pas cru tenu de déclarer à l'instant même, sans attendre l'exposé budgétaire, qu'il leur rendrait justice. Cette déclaration n'aurait pas fait renchérir le bois ; elle ne lui aurait pas nui à lui-même et des grandes scieries de la Colombie Anglaise, telle la scierie Hastings, ne fermeraient pas leurs portes faute d'obtenir la protection que le représentant de New-Westminster demande aujourd'hui en leur nom.

M. JAS. CLANCY (Bothwell) : Je désire tout d'abord féliciter chaleureusement le représentant de New-Westminster pour avoir remis cette question sur le tapis une troisième fois. J'espère qu'il s'est réconcilié avec les opinions qu'il a exprimées aujourd'hui. A en juger par ses déclarations antérieures, on pourrait croire qu'il pense d'une manière et qu'il est chargé de faire prévaloir l'opinion contraire. C'est précisément ce qui lui est arrivé il y a deux ans, je crois, lorsqu'il a déclaré de la manière la plus catégorique que, nonobstant tout ce qu'il avait pu dire pour faire ressortir l'importance d'une question semblable à celle qu'il a soulevée aujourd'hui, il ne fallait pas en conclure qu'il fût tant soit peu protectionniste. Afin de ne pas commettre d'injustice à son égard, je cite ses paroles. On les trouve à la page 1537 (version française) des Débats de 1902. Après avoir traité son sujet avec une grande éloquence et fort au long, l'honorable député ajouta :

> Dans les circonstances actuelles, le pays doit avoir un tarif. Je ne suis pas un protectionniste ; je ne l'ai jamais été, et quand je vais aussi loin, je ne crois pas encore mériter d'être appelé protectionniste.

N'est-ce pas là une étrange déclaration de la part d'un député qui plaide maintenant pour obtenir un relèvement des droits. Com-

ment préserver une industrie contre la concurrence des produits étrangers lorsqu'on ne veut obtenir la protection qu'en faveur d'un seul endroit ? Ce sont les protectionnistes régionaux. Comment l'honorable député peut-il attendre quelque chose de la part du gouvernement qu'il appuie ? L'honorable député vient ici chargé d'une mission par ses commettants ; il parle contre ses propres convictions et signale au ministre des Finances une question d'une grande importance. J'imagine facilement ce que doit penser le ministre des Finances quand on l'implore avec tant d'insistance. Je me le représente rencontrant l'honorable député dans les couloirs et lui disant : Il faut vous montrer quelque peu protectionniste pour votre province ; demandez qu'on frappe le bois de tel droit ; mais vous comprenez bien que je n'en ferai rien et que vous devez votre appui au parti libéral. Voilà précisément, à mon avis, les idées qui hantent l'esprit du ministre des Finances dans le moment actuel.

Autre bizarrerie. Les députés qui ont participé à ce débat, sitôt après avoir prononcé leur dernier mot, se sont éclipsés de la Chambre. Ils n'aiment pas qu'on leur rappelle leurs contradictions. J'en signalerai une ou deux. Le représentant d'Alberta, qui est absent et qui se rappelle probablement un peu ce qu'il a dit autrefois lorsqu'il fut question de protéger davantage la production chevaline dans les Territoires du Nord-Ouest, a tenu ce langage :

Pour ma part, je représente la division électorale agricole probablement la plus vaste et la plus populeuse de tout le Dominion, et je n'ai aucune hésitation en cette occasion à prendre parti pour les éleveurs de chevaux contre les individus qui se servent de chevaux inférieurs.

L'honorable député était prêt à approuver le projet de protéger la production chevaline.

Ensuite, il y a mon honorable ami le député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott). Il repoussait toute idée de protection mais, dans cette circonstance, il était en faveur d'accorder la protection aux éleveurs de chevaux. Voici ce qu'il disait :

Je dirai que ce n'est pas au point de vue de la protection pour les fins ordinaires du revenu que j'appuie les représentations de mon honorable ami.

C'est le sens des observations du représentant de Macdonald (M. Boyd). Celui-ci avait une drôle de manière de réprimer l'importation des chevaux. Ils voulait les assimiler à la littérature malsaine ! Voici ses paroles :

L'idée qui, selon moi, devrait prévaloir en cette matière ressemble quelque peu à celle qui prévaut au sujet de l'importation de la littérature malsaine.

Parfois, la sincérité de nos adversaires est mise à l'épreuve, et elle le fut dans cette circonstance-là. Le représentant de New-Westminster s'apercevra qu'il ne saurait avoir deux poids et deux mesures sans éveiller l'attention du public.

Un jour fut présenté un projet de résolution qui offrait au député de New-Westminster et à ses amis l'occasion d'arborer leurs couleurs. Le projet de résolution disait :

Cette Chambre, considérant que le tarif actuel ne donne pas satisfaction, est d'avis que ce pays a besoin d'une politique bien définie donnant une protection suffisante à sa main-d'œuvre, à ses produits agricoles——

Y compris les chevaux, bien entendu.

—et à ses manufactures et à ses industries qui puisse, en tout temps, assurer le marché du Canada aux Canadiens.

Quelle fut l'attitude du député de New-Westminster dans cette circonstance ? Il se prononça contre l'amendement. Le député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott. en fit autant, ainsi que le représentant de Burrard (M. Macpherson). Pourtant, tous ces députés demandent maintenant la protection en faveur des parties du pays qu'ils représentent. N'est-il pas temps de mettre fin à cette pitoyable bouffonnerie ? J'ose dire que le représentant de New-Westminster et autres, après avoir prononcé leurs vibrants discours en faveur d'un relèvement des droits, combattront cette politique avant la clôture de la session. C'est une assertion qu'on peut faire sans crainte. Le ministre des Finances n'est pas à son siège, mais le premier ministre est présent et nous savons qu'il a deux politiques, l'une pour l'est, l'autre pour l'ouest. Où est le ministre de l'Intérieur qui, a-t-on dit, s'est adossé au mur pour repousser la protection au nom de l'ouest ? Au reste, tant que le premier ministre aura assez de partisans dans l'est pour se maintenir au pouvoir, il peut laisser ses amis se chamailler, sûr d'avoir leur appui, quoi qu'il arrive. Cependant le peuple doit rendre son verdict, et le premier ministre pourrait s'apercevoir qu'il ne peut pas faire fi du public.

M. MORRISON : Si le représentant de Bothwell avait prêté l'oreille à mon discours, il n'aurait pas conclu que mon unique dessein était d'obtenir qu'on frappât le bois brut d'un droit. J'ai plutôt demandé qu'on abolisse les droits sur l'outillage que nos scieries doivent faire venir des Etats-Unis.

M. CLANCY : L'honorable député dit que dans cette circonstance, il n'a pas demandé qu'on frappât d'un droit le bois brut et le plomb ?

M. MORRISON : Ce que l'honorable député me reproche d'avoir dit au sujet du plomb, je le soutiens encore aussi fermement. Je m'en tiens à ce que j'ai dit alors. Il faut de la protection dans la mesure indiquée par la droite, mais je n'ai pas cru qu'il fût logique de demander un tarif inégal qu'aucune raison plausible ne justifie. Je n'ai pu comprendre pourquoi il n'y aurait pas de droit sur le bois lorsqu'il y en a un

sur la farine et les autres produits des Territoires.

Ou, si le bois doit être admis en franchise, on devrait abolir les droits sur les machines à raboter, les scies, les dents de scies et les outils en général que les propriétaires de scieries de la Colombie Anglaise sont obligés d'acheter aux Etats-Unis et sur lesquels ils paient un droit de 25 à 30 pour 100. Si on ne veut pas imposer un droit de $2 par 1.000 pieds sur le bois brut, qu'on abolisse les droits sur ces articles.

M. CLARKE : Que veut l'honorable député ? Demande-t-il un droit sur le bois brut, ou l'admission en franchise de l'outillage ?

M. MORRISON : Si on ne veut pas imposer un droit sur le bois brut importé, qu'on l'abolisse sur les machines servant à outiller les scieries.

M. CLARKE : Laquelle des deux propositions l'honorable député favorise-t-il ?

M. MORRISON : Peu nous importe laquelle des deux sera accordée. Dans l'un ou l'autre cas, nous serions mieux qu'à présent.

M. INGRAM : Quel avantage l'abolition des droits sur les machines donnerait-elle à la Compagnie des scieries d'Hastings ?

M. MORRISON : Cela lui permettrait de fabriquer meilleur marché et de lutter avec les Américains.

M. INGRAM : C'est l'insuffisance du droit sur le bois de qualité inférieure qui est une cause de la faillite de la Compagnie des scieries d'Hastings. Cette compagnie a maintenant tout son outillage; que pourrait lui faire l'abolition du droit sur les machines ? Je tiens à féliciter l'honorable député de Burrard (M. Macpherson) qui a évidemment lu le discours prononcé à Montréal par l'honorable premier ministre et dans lequel il proclame qu'il n'est ni libre-échangiste ni protectionniste, mais un homme pratique. L'honorable député de Burrard emploie absolument les mêmes expressions. Il est protectionniste à certains endroits et libre-échangiste ailleurs. Mais je suis heureux de dire que le parti auquel j'appartiens combat pour un programme bien défini. Il veut une juste mesure de protection.

Sir WILFRID LAURIER : Ecoutez ! écoutez !

M. INGRAM : Nous demandons une juste mesure de protection, parce que nous croyons qu'elle serait avantageuse à tout le pays. Nous ne voulons pas abolir un droit ici pour plaire à quelques-uns et en imposer ailleurs, pour plaire à d'autres. Je ne demande pas qu'on admette en franchise les articles qui ne se fabriquent pas dans mon district, ni qu'on imposent ceux que nous produisons. On entend souvent certains membres de cette Chambre se proclamer partisans d'un Canada uni. Nous sommes une fédération formée de l'agglomération de plusieurs provinces, et comment veut-on que le Canada devienne une nation homogène, si nos législateurs n'envisagent la question fiscale qu'au point de vue restreint des intérêts locaux. On en voit qui combattent la protection sur certains articles et la demandent pour d'autres.

M. MORRISON : Comment l'honorable député peut-il concilier ce qu'il professe en ce moment avec la politique de son parti qui a aboli les droits sur le bois en 1894 ?

M. INGRAM : Je suppose qu'après une étude sérieuse de la question, le gouvernement s'est convaincu qu'il était dans l'intérêt de la population d'abolir ce droit. Je suppose aussi que c'est pour la même raison que ce droit avait été imposé. On m'avise avec assez d'à propos, de renvoyer l'honorable député (M. Morrison) à son collègue d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) qui a déjà démontré, je crois, que le droit sur le bois était un avantage pour le public. Sur ce point, je dis que si les Etats-Unis imposent un droit élevé sur notre bois, nous devrions imposer un droit équivalent sur le bois importé des Etats-Unis, si nous avons intérêt à le faire, pour assurer le marché canadien à nos propres industriels. Je vois plus loin et je dis que si l'importante industrie du bois dans la Colombie Anglaise est entravée par l'insuffisance du tarif, le gouvernement devrait élever les droits pour lui venir en aide.

On dit que les représentants des territoires du Nord-Ouest sont opposés à l'imposition d'un droit sur le bois. N'est-ce pas un fait reconnu, avéré, que l'industrie du bois est une des plus importantes, sinon la plus importante de la Colombie Anglaise ? En encourageant cette industrie et celle des mines dans la Colombie Anglaise on augmentera considérablement la population ouvrière de cette province et on aura ainsi un marché plus avantageux pour l'écoulement des produits agricoles des Territoires du Nord-Ouest, car c'est un axiome indiscutable que plus un marché est rapproché, plus il est profitable aux producteurs.

Je ne redoute pas l'application de ce principe à la partie du pays que je représente. Je suis prêt à dire au ministre des Finances : Vous avez dans votre province une grande industrie houillère ; il est vrai que la population de mon district a tout intérêt à pouvoir se procurer du charbon bitumineux à bas prix, et que même actuellement, elle pétitionne le gouvernement pour l'obtenir. Mais la population de la Nouvelle-Ecosse accepte des droits sur les produits de mon comté et contribue ainsi à la prospérité générale.

Je suis assez patriote pour consentir à l'imposition de droits sur le charbon bitumineux, dans l'intérêt de la population de la Nouvelle-Ecosse.

Ce n'est que par ce moyen que le Canada pourra prospérer. Si, sur des questions de cette nature, nous professons des idées étroi-

tes, nous ne serons jamais un peuple uni et sans union nous ne serons jamais une grande nation. Bien des fois, dans cette Chambre j'ai entendu reprocher au premier ministre d'avoir dans son cabinet des hommes professant des opinions diamétralement opposées sur la question fiscale.

J'ai toujours considéré qu'avec le mode de gouvernement que nous possédons, il faut un cabinet homogène, dont tous les membres soient absolument d'accord sur les grandes lignes de la politique à suivre. Un cabinet formé en dehors de ces conditions, ne serait pas constitutionnel. Cependant, nous avons vu des collègues de l'honorable premier ministre prêcher une doctrine dans une partie du pays, pendant que d'autres membres du cabinet prêchaient un doctrine opposée dans d'autres endroits. Quand on signale cette anomalie à l'honorable premier ministre, il paraît enchanté de pouvoir répondre que son gouvernement renferme des hommes professant toute sorte de principes, et qu'on doit plutôt l'en féliciter que l'en blâmer. Si je me trompe, je suis prêt à retirer ce que je viens de dire, mais c'est la conclusion que j'ai tirée des paroles de l'honorable premier ministre.

On a souvent dit que la classe agricole n'était pas protégée au Canada. Aux conservateurs qui prétendaient avoir protégé les cultivateurs, le directeur général des Postes, l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) et plusieurs autres membres de la droite ne se gênaient pas de répondre que les droits imposés sur les produits agricoles, ne donnent aucune protection efficace aux cultivateurs. Si cette théorie est bien fondée, nos adversaires, pour être logiques, devraient abolir ces droits, et nous pourrions juger alors ce que pensent les cultivateurs de l'effet de ces droits sur les produits de leur industrie.

Je n'hésite pas à dire que, pour ma part, je voudrais voir augmenter les droits sur plusieurs de nos produits agricoles, au lieu de les diminuer. Prenons, par exemple, les chevaux. En 1902-3, nous en avons exporté 1,900 aux Etats-Unis, sur lesquels nous avons payé un droit de 27½ pour 100. D'un autre côté nous en avons importé des Etats-Unis 29,000 sur lesquels le gouvernement n'a prélevé qu'un droit de 20 pour 100. Or, le Canada et surtout les territoires du Nord-Ouest peuvent produire un nombre illimité de chevaux. Existe-t-il une raison plausible pour ne pas élever notre droit à 27½ pour 100 comme celui des Etats-Unis ?

La grande industrie du comté de Lambton est l'élevage, et cette question a été vivement discutée au cours de la dernière élection, dans ce comté. Bien que le Canada puisse produire plus de bestiaux qu'il n'est capable d'en consommer, nous permettons l'importation des bestiaux des Etats-Unis, en les frappant d'un droit moins élevé que celui qui frappe ceux que nous exportons dans la république voisine.

Je dis que sur les chevaux, les bestiaux, je dirai même les œufs, le beurre et tous les produits de nos cultivateurs, nous devrions avoir un tarif aussi élevé que celui des Etats-Unis, et je suis convaincu que cette politique offrirait une forte protection à la classe agricole en lui assurant une plus forte proportion du marché canadien, dont elle est actuellement privée par suite de l'injustifiable inégalité des deux tarifs.

Quant aux industriels, ils sont en état de plaider leur propre cause, mais je puis leur dire que depuis 1878 le parti conservateur a toujours été fidèle à la politique nationale et a toujours cherché à donner une protection suffisante à toutes nos industries. Cependant, quand vient une élection, on voit des ministres se rendre auprès des manufacturiers tout confiants, comme il s'en trouvent, et leur promettre, s'ils veulent appuyer le parti libéral, d'augmenter les droits ou leur donner plus de protection. Malheureusement un certain nombre d'industriels se laissent prendre à ces promesses, au lieu de donner leur appui aux vrais protectionnistes de ce pays, à ceux qui, depuis 1878, sont toujours restés fidèles à la politique nationale.

Nous aurons une autre occasion de discuter cette question lors de la présentation du budget, et je suis certain que sur la question fiscale la gauche n'aura qu'un seul et même programme. Elle restera loyale à la protection, à la politique que le parti conservateur a adoptée en 1878.

La motion (M. Morrison) est adoptée.

CHEMIN DE FER GRAND-TRONC- PACIFIQUE.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour délibérer le bill (n° 72) modifiant l'Acte du chemin de fer National-Transcontinental.—(Sir Wilfrid Laurier).

M. R. L. BORDEN : Je desirerais savoir de l'honorable premier ministre s'il peut citer la clause dont il voulait parler hier soir lorsqu'il prétendait que la totalité des actions (the whole stock) garantissait l'exploitation de la division de l'Etat. L'honorable premier ministre dit qu'il n'avait pas l'article sous la main, mais qu'il le trouverait et l'indiquerait plus tard.

Sir WILFRID LAURIER : Si j'ai dit " the whole stock " je me suis servi d'une expression incomplète. J'aurais dû ajouter " on the eastern division "—tout ce matériel roulant sur la division de l'est.

M. R. L. BORDEN : L'honorable premier ministre voulait parler du matériel roulant—" rolling stock ?"

Sir WILFRID LAURIER : Certainement.

M. R. L. BORDEN : je croyais qu'il parlait des actions ordinaires—" common stock."

SIR WILFRID LAURIER : Il s'agissait de l'article, 35 (c) :

Une hypothèque qui grèvera tout le matériel roulant constituant l'équipement de la division de l'est immédiatement à la suite de la charge énoncés au paragraphe 35 (a), pour garantir au gouvernement le paiement du loyer exigible pour la location de la division de l'est, le bon entretien et le maintien en constant service de la division de l'est, et le respect et l'exécution par la compagnie des stipulations du présent contrat.

Et aussi de l'article 25.

Ledit bail devra aussi contenir toutes les autres stipulations et conditions, y compris celles relatives à l'indemnité convenable à payer au gouvernement pour l'exploitation du chemin de fer que le gouvernement jugera nécessaire pour assurer la bonne mise à exécution du présent article.

M. R. L. BORDEN : J'avais mal compris ; quand l'honorable premier ministre s'est servi du mot " stock " sans ajouter " rolling," je croyais——

Sir WILFRID LAURIER : Ecoutez ! Ecoutez !

M. R. L. BORDEN : —qu'il voulait dire que les actions ordinaires, " common stock," étaient données en garantie au gouvernement.

Sir WILFRID LAURIER : L'erreur provient probablement de moi.

M. R. L. BORDEN : L'honorable premier ministre a aussi dit :

Dans tous les cas, le Grand Tronc a en cette entreprise une confiance telle qu'il est prêt à affermer la voie et à payer 3 pour 100 d'intérêt du coût d'établissement.

Mon honorable ami dit qu'il ne discutera pas maintenant l'aspect financier de la question. Moi non plus. Le Grand Tronc gouverne cette compagnie. Mais, dit mon honorable ami, il n'y met pas d'argent. Il faudra qu'il y mette de l'argent, sans quoi il ne pourra remplir les obligations de son contrat. Pour le moment, si l'entreprise réussit, il lui faut payer 3 pour 100 pour l'affermage. Pourquoi le Grand Tronc consent-il à payer 3 pour 100 de loyer ? Car il ne peut manquer à son engagement de payer le loyer de la partie de sa ligne s'étendant de Winnipeg à Moncton, sans faire défaut sur tout le chemin, et si le chemin réussit dans son ensemble, il faut qu'il paye le loyer afin d'avoir la section profitable de l'ouest. Dans tous les cas, ce sont là nos prévisions et c'est là le marché que nous avons conclu avec lui.

Je désire faire observer encore une fois que le Grand-Tronc-Pacifique n'a pas de loyer à payer ; cette stipulation ne lie que le Grand-Tronc-Pacifique. L'honorable premier ministre admet cela ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. R. L. BORDEN : Le Grand Tronc n'est pas partie à ce contrat.

Sir WILFRID LAURIER : Le contrat est passé avec le Grand-Tronc-Pacifique, mais mon raisonnement est celui-ci : bien que le contrat soit fait avec le Grand-Tronc-Pacifique, le Grand Tronc est obligé de garder la prépondérance dans la direction du Grand-Tronc-Pacifique, et, indirectement, il prend la responsabilité.

M. R. L. BORDEN : Le Grand Tronc n'a voulu prendre aucune obligation légale ?

Sir WILFRID LAURIER : Non.

M. R. L. BORDEN : Cela me paraît bien clair. L'honorable premier ministre a aussi parlé d'une autre question. Il a dit :

Naturellement, mon honorable ami pourra dire que le chemin de fer du Grand Tronc peut aller à Chicago. Il le peut, mais s'il va à Chicago il encourt la déchéance et il en subit toutes les conséquences.

En quoi le Grand Tronc perd-il ses droits en allant à Chicago ?

Sir WILFRID LAURIER : Légalement, il n'y a pas d'obligation stricte ; mais par déduction, je ne vois pas comment le Grand Tronc pourrait faire passer son trafic par Chicago, du côté américain, et en même temps, payer un intérêt de 3 pour cent sur le coût du chemin. Si la compagnie est tenue de payer, comme loyer, 3 pour cent sur le coût du chemin, il faudra qu'elle établisse ses droits à cet argent d'une manière ou d'une autre, et pour cela, elle devra fournir du trafic à la ligne.

M. R. L. BORDEN : Alors, l'honorable premier ministre s'est servi du mot " déchéance " dans le sens commercial du mot et non dans le sens légal.

Sir WILFRID LAURIER : Non pas, évidemment, la déchéance au sens légal du mot, mais la déchéance au point de vue du succès de l'entreprise.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'article 42 n'a-t-il pas son application ici ?

Il est par les présentes déclaré et reconnu entre les parties à ce contrat que le gouvernement du Canada accorde l'aide stipulé aux présentes dans l'intention formelle d'encourager le développement du commerce du Canada et le transport des marchandises par des voies canadiennes.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre de la Justice et moi, ne nous entendons pas depuis longtemps sur ce point. J'ai toujours prétendu que cette clause n'engage pas du tout le Grand Tronc qui n'est pas partie du contrat.

L'honorable M. FITZPATRICK : Si ce n'est que le Grand Tronc garantit la deuxième émission d'obligations.

M. R. L. BORDEN : Le Grand Tronc n'est pas partie du contrat. Il peut garantir les obligations, mais cela ne le soumet à aucune des stipulations du contrat. Je ne vois aucun moyen d'obliger cette compagnie à observer les conditions d'un contrat qu'elle n'a pas signé. Il est vrai qu'il y a dans le contrat une disposition en vertu de laquelle le

Grand-Tronc-Pacifique s'engage à faire garantir ses obligations par le Grand Tronc, mais, à mon sens, cela ne lie pas le Grand Tronc aux stipulations du contrat auquel il n'est pas partie.

L'honorable M. FITZPATRICK : Excepté en tant que la Compagnie du Grand Tronc peut être concernée, d'abord comme garante de la deuxième émission des obligations relatives à la division de l'Ouest et ensuite comme propriétaire de $23,000,000 de valeurs dans cette compagnie. Tout ce qui engage la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique doit nécessairement et dans une grande mesure engager les garants et les actionnaires.

M. R. L. BORDEN : Cela revient exactement à ce que disait le premier ministre (sir Wilfrid Laurier), qu'il n'a pas employé le mot " déchéance " dans un sens légal, mais dans un sens figuré, ou mieux encore comme expression en usage dans le cours des affaires, acception que lui donne maintenant le ministre de la Justice.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je crois que ç'a été la signification qu'on lui a attribuée lors de la discussion de cette matière l'an dernier.

M. FOWLER : L'article 42 n'a pas toute l'importance qu'on y attache, puisque, dans une proportion de 75 à 80 pour cent, ainsi que M. Hays l'a lui-même déclaré, c'est l'expéditeur qui choisit la route qu'il entend faire suivre à sa marchandise.

Or, aux termes du contrat, la compagnie n'est tenue de transporter ainsi que le grain seulement pour lequel l'expéditeur n'aura pas spécialement fait choix d'une route à suivre. Si, comme je l'avais proposé, on eût contraint la compagnie à faire passer sur le territoire canadien et par des ports canadiens tout ce qu'elle aurait pris le long de sa ligne et de ses embranchements, vous auriez là une condition qui signifierait quelque chose ; tandis que, maintenant, nous ne sommes guère plus avancés, puisque, selon cette déclaration qu'a faite M. Hays devant le comité des Chemins de fer, déclaration qu'a confirmée le député d'York-ouest (M. Campbell), le trafic continuera, dans une proportion de 75 à 80 pour 100, à suivre la route indiquée par l'expéditeur. Ce dernier, comme on l'a fait remarquer à plus d'une reprise pendant le cours de ce débat, choisira assez naturellement la voie la plus rapide, si elle ne lui coûte pas plus cher que l'autre. L'article 42 n'a donc pas d'application, quoi qu'en disent le premier ministre et le ministre de la Justice. Ce dernier démontre que la Compagnie du Grand Tronc se trouve suffisamment liée comme garantie de 25 pour 100 des obligations ; mais le gouvernement n'est-il pas trois fois plus énergiquement lié, lui qui est garant des trois quarts des obligations. Par l'amendement, tel que je le comprends, si la compagnie viole ses engagements, le rachat des obligations devra s'effectuer dans la proportion de 25 pour 100 par elle et de 75 pour 100 par le pays. Nous avons donc raison de dire que cette garantie, en tant que la Compagnie du Grand Tronc est concernée, n'est pas même une garantie morale, ni une obligation morale, comme le prétend le très honorable premier ministre.

Sir WILFRID LAURIER : Une obligation d'hommes d'affaires, non pas morale.

M. FOWLER : Il n'y a rien là qui ressemble au fait d'hommes d'affaires. Des hommes d'affaires eussent lié la compagnie dans le contrat même. Ce serait agir en véritables financiers que de lier la compagnie par le contrat, si vous pouvez lier ces gens-là. Nous avions un contrat signé par tous ces messieurs titrés que l'on suppose faire partie de la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, mais cela s'est réduit à peu de chose, car à peine avaient-ils solennellement donné leur consentement au marché que, pour servir leurs propres fins, ils le violaient. Quelle sorte de garantie morale ou autre y a-t-il à dire que ce sont là les conditions sur lesquelles se reposent ces messieurs de la droite comme devant profiter au peuple : obliger la compagnie à transporter la marchandise par le territoire canadien et à payer 3 pour 100 d'intérêt sur l'argent dépensé, lorsqu'elle ne se croit pas liée même par un contrat écrit. Votre contrat, tel qu'amendé, vous laisse encore moins de prise que vous n'en aviez auparavant quant à ces $25,000,000 de valeurs, puisque vous leur permettez maintenant d'en disposer sur le marché. Toutes les sûretés dont on avait entouré l'affaire ont été balayées. Ce n'était, il est vrai, que de pauvres sûretés, mais cela valait encore mieux que de n'en pas avoir du tout. Le gouvernement semble être si complètement au pouvoir de ces gens du Grand Tronc qu'il leur a tout concédé ; tout homme de finance et de sens commun ne dira pas autrement. Au cours de l'élection partielle qui a eu lieu dans le comté d'Hochelaga, le ministre des Finances a déclaré qu'il fallait que la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique se rendît à leurs conditions, ou qu'autrement ils construiraient eux-mêmes le chemin ; mais après tous ses gros mots et tous ses défis, quand lui et ses amis eurent reçu les rapports des gérants de cette élection, quand ils se furent aperçus qu'il fallait de toute nécessité, pour la réussite du candidat du gouvernement dans cette circonstance, s'assurer le vote entier du Grand Tronc, monsieur le ministre en a rabattu. La droite s'est sentie tout de suite disposée à modifier ses vues. Le très honorable chef du cabinet savait trop bien quel coup c'eût été pour le prestige de son gouvernement de perdre une élection partielle dans la province de Québec. C'était déjà assez ennuyeux d'avoir perdu une élection dans les provinces maritimes, assez contrariant de voir s'augmenter les majorités qui s'enregistraient contre eux dans la province d'Ontario sans encore risquer de perdre une élection

dans cette province de Québec qui avait donné au très honorable premier ministre une si belle majorité aux élections générales. Aussi, il s'est montré tout disposé à accéder aux demandes de la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique. Il me semble donc, M. l'Orateur, que nous avons là une bien pauvre garantie que les conditions du contrat seront exécutées.

A six heures, le comité suspend sa séance.

Reprise de la Séance.

A huit heures la séance est reprise.

BILLS PRIVES.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 70) concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.—(M. Douglas.)

M. HYMAN : L'article 3 du bill se lit comme suit :

La compagnie peut émettre des obligations qui constitueront un privilège et une charge de premier rang et seront garanties exclusivement sur ledit chemin de fer.

L'acte des chemins de fer pourvoit sans doute à ce que le première charge soit celle des frais d'exploitation, et je propose l'amendement suivant :

Qu'après le mot "seront", de la deuxième ligne, les mots suivants soient ajoutés : Sujettes, en premier lieu, au paiement de toute amende imposée à la compagnie pour contravention aux prescriptions de l'Acte des chemins de fer de 1903, et, en deuxième lieu, aux frais d'exploitation dudit chemin.

Ainsi la chose devient claire, et on ne risque pas de voir mettre en oubli la loi générale.

L'amendement est adopté.

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 30) concernant la Compagnie du chemin de fer de l'embranchement de Guelph.—(M. Guthrie.)

Bill (n° 31) portant autorisation de la Compagnie du chemin de fer de Guelph à Goderich—(M. Holmes).

Bill (n° 44) relatif à la Compagnie du chemin de fer de Berlin à Waterloo, à Wellesby, et au lac Huron.—(M. Clare).

Bill (n° 66) concernant le Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Nord et d'Ominéca.—(M. Morrison.)

DEUXIEME LECTURE.

Bill (n° 90) portant autorisation de la Compagnie du chemin de fer de Bessemer à Barry's-Bay.—(M. Northrup.)

Bill (n° 91) concernant la Compagnie du chemin de fer de Toronto à Hamilton.—(M. Calvert.)

Bill (n° 92) concernant certain brevet de William A. Damen.—(M. Campbell.)

Bill (n° 93) concernant certain brevet de E. A. Small.—(M. Logan.)

Bill (n° 94) concernant la Compagnie du chemin de fer de Timagami.—(M. McCool.)

GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 72) intitulé : Acte modifiant l'acte du chemin de fer Transcontinental-National.—(Sir Wilfrid Laurier.)

Le comité rend compte de ses délibérations.

AJOURNEMENT.—MORT DE M. McCREARY.

Sir WILFRID LAURIER : J'ai le très pénible devoir, M. l'Orateur, d'avoir à vous annoncer la mort d'un de nos collègues, dans la personne de Willam F. McCreary. Cette mort de M. McCreary est d'autant plus triste qu'elle survient dans des circonstances tout à fait inattendues, circonstances qui, de bien des façons, rappellent celles du décès de M. Cargill à la dernière session. Comme M. Cargill, M. McCreary, jusqu'au dernier moment, nous a paru être en parfaite santé, hier encore il a pris part avec nous aux débats et a défendu ses opinions sur une question fort importante. Pendant qu'il adressait ainsi la parole à la Chambre, la main de la mort était déjà sur lui, tant il est vrai de dire que nous ne sommes que des ombres à la poursuite de chimères. Je suis sûr que M. McCreary ne comptait, des deux côtés de la Chambre, que des amis. Il était d'un tempérament ardent, défendant ses opinions avec vigueur et se plaisant à mettre de la vivacité dans la discussion, mais il n'y avait pas dans la Chambre de meilleur cœur. Ceux-là mêmes qui ne partageaient pas ses idées, les respectaient, et lui savaient gré de ses dispositions bienveillantes.

Depuis que la nouvelle de sa mort s'est répandue dans cette salle, de nombreux témoignages d'un bien vif regret se sont fait jour tant de l'autre côté de la Chambre que de ce côté-ci. Ce n'est pas l'usage que cette Chambre s'ajourne à l'occasion de la mort d'un collègue. Généralement, la mort d'un collègue, même du plus éminent, n'a pas empêché la Chambre de continuer l'expédition des affaires ; mais les circonstances ici sont si particulièrement pénibles que personne ne peut se sentir disposé à procéder ainsi à l'examen de la question qui occupe en ce moment notre attention et auquel notre collègue a pris une part active et remarquable. On me permettra donc de proposer, appuyé par M. Sproule, que la Chambre lève maintenant sa séance.

M. THOMAS E. SPROULE (Grey-est) : En l'absence de l'honorable chef de l'opposition, je désire déclarer toute la part que nous prenons, de ce côté-ci de la Chambre, aux sentiments exprimés par le très honorable chef du gouvernement. La mort inopinée d'un collègue est en tout temps pénible et bien propre à jeter le deuil non seulement dans cette Chambre dont il faisait partie, mais encore dans la partie du pays qu'il représentait ; et que dire lorsque, comme dans la circonstance actuelle, celui qui nous quitte si soudainement, et que nous ne reverrons plus jamais, n'était qu'au printemps de la vie et prenait hier encore une part active à l'exécution des devoirs de cette Chambre? Je me plais à rendre ce témoignage au défunt que nous, membres de la gauche, nous avons toujours trouvé en lui un homme affable, un compagnon agréable, doué d'un bon cœur, mandataire attentif à ses devoirs, assidu à son ouvrage, faisant de son mieux pour représenter fidèlement ceux qui l'avaient élu et travaillant toujours dans les meilleurs intérêts de son pays. Nous n'avions pas sans doute les mêmes occasions de le bien connaître qu'ont eues le très honorable premier ministre et ses amis, mais dans toutes les circonstances où nous sommes venus en contact avec lui, nous avons pu observer que c'était un homme de cœur et un parfait gentilhomme. Ces funestes événements de l'existence humaine ont été bien fréquents depuis quelques années dans notre vie parlementaire. Le très honorable chef du gouvernement a parlé des circonstances de la mort, également soudaine, de notre défunt collègue M. Cargill, et voici que dans les journaux de ce matin on nous annonce le décès d'un de nos collègues de la Chambre haute, le sénateur Reid, de la Colombie Anglaise, homme très considéré, que je connais depuis des années, avec qui j'ai eu d'étroites relations jusqu'à l'époque de sa maladie, et qu'on ne pouvait voir sans l'estimer. Je suis sûr d'exprimer le sentiment de tous les membres de la gauche en exprimant à la famille de M. McCreary, et à ses amis du comté qu'il représentait, nos plus sincères sentiments de condoléance pour la perte qu'ils viennent d'éprouver. Je crois pouvoir dire que de tels événements tendent parfois à effacer les aspérités de la vie publique et doivent du moins nous rendre plus bienveillants les uns à l'égard des autres. Il convient selon moi que la Chambre s'ajourne par respect pour la mémoire de notre collègue défunt et par sympathie pour les siens. Je demande donc qu'il me soit permis d'appuyer la motion.

L'honorable M. CLIFFORD SIFTON (ministre de l'Intérieur) : Je désire, M. l'Orateur, avoir le privilège d'ajouter quelques mots à ce qui a déjà été dit en cette pénible occasion de la mort d'un collègue regretté. Mes relations avec M. McCreary remontent peut-être plus loin que celles d'aucun autre membre de cette Chambre. Il y a maintenant près de vingt-quatre ans que lui et moi nous faisions ensemble nos études de droit dans la ville de Winnipeg. Après avoir commencé à exercé sa profession, il atteignit un haut degré de distinction dans les affaires municipales, et finalement il fut élu maire de Winnipeg, ce qui peut servir à faire voir l'estime dont il jouissait parmi ses concitoyens, au milieu desquels il avait vécu de nombreuses années. Je ne saurais dire combien j'ai été péniblement affecté lorsque, il y a une heure ou deux, j'ai reçu un message m'informant que, ne l'ayant pas vu paraître de la journée, on avait cru devoir forcer la porte de sa chambre, où la triste vérité était apparue. Il était avec moi hier après-midi et nous avons causé ensemble de diverses choses intéressant son comté. Plus tard, dans la soirée, après avoir dit quelques mots dans cette enceinte sur le bill du chemin de fer, il m'a de nouveau demandé de me rendre avec lui à sa chambre, et là nous avons encore discuté certaines matières se rattachant toujours à son comté. Je me rappelle avoir observé que je ne l'avais jamais vu si bien portant ni d'aussi bonne humeur. L'à-propos de poursuivre sa carrière politique lui inspirait des doutes, qu'il avait parfois exprimés, mais depuis quelques jours il semblait avoir pris une résolution, et il m'avait fait voir, dans les quelques entrevues que j'ai eues avec lui, qu'il resterait, pour le moment du moins, dans la vie publique, pour laquelle ceux qui l'ont connu conviendront que peu d'hommes étaient mieux faits que M. McCreary : il avait des ressources, de la force de caractère et le talent particulier d'exprimer ses idées avec vigueur et persuasion.

Si on m'avait demandé hier soir auquel des membres de cette Chambre il était le moins vraisemblable que pareil malheur pût arriver, le nom de M. McCreary est probablement celui qui se fût présenté à mon esprit. Comme étant de ses collègues de la province de Manitoba, il n'est que juste que j'exprime la haute estime qu'avaient pour lui les représentants de sa province et des territoires du Nord-Ouest. Je veux en même temps témoigner ma sympathie à sa famille pour la perte si pénible qu'elle vient de faire. Je suis encore à me demander, M. l'Orateur, s'il est bien vrai que cet ami était avec moi hier soir dans ma chambre à onze heures, qu'il m'a quitté pour entrer à la Chambre, qu'une heure après il se retirait à son hôtel et qu'il y a à peine une heure j'étais appelé à aller constater qu'il était mort. Si nous sondons les émotions que nous éprouvons nous-mêmes en de telles circonstances, nous pouvons peut-être nous faire une faible idée des sentiments que doivent éprouver ceux qui lui étaient attachés par des liens beaucoup plus étroits.

La motion est adoptée et la séance est levée à 8 heures 45 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 5 mai 1904.

La séance s'ouvre à trois heures.

BILLS D'INTERET PRIVE—PROROGATION DE DELAI.

M. ROBERT BICKERDIKE (Saint-Laurent, Montréal) : Je propose :

Que la pétition de F. H. Markey et autres, présentée aujourd'hui même, demandant l'autorisation de soumettre à la Chambre la pétition de la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton en obtention d'une loi tendant à accroître leur pouvoir d'emprunt, etc., nonobstant l'expiration du délai fixé pour la présentation des bills d'intérêt privé, soit lue et reçue incontinent et renvoyée au comité des ordres permanents.

Motion adoptée.

M. R. F. SUTHERLAND (Essex-nord) : Je propose :

Que la pétition de J. T. Schell, présentée aujourd'hui même, demandant l'autorisation de soumettre à la Chambre la pétition de la Compagnie du chemin de fer de l'Erié à la rivière du Détroit, en obtention d'une loi autorisant la compagnie à construire certains embranchements, nonobstant l'expiration du délai fixé pour la présentation des bills d'intérêt privé, soit lue et reçue incontinent et renvoyé au comité des ordres permanents.

Motion adoptée.

INTERPELLATIONS.

BUREAU DE POSTE D'ATHENS.

M. TAYLOR :

1. Quel est le receveur du bureau de poste au village d'Athens, comté de Leeds ?
2. Le receveur qui a rempli ces fonctions pendant plusieurs années a-t-il été démis de sa charge, au cours de ces semaines dernières ?
3. Dans l'affirmative, a-t-on porté quelque accusation contre lui ?
4. Dans le cas affirmatif, quelle est la nature de cette accusation et a-t-on fait une enquête ?
5. En pareilles circonstances, l'inspecteur a-t-il adressé un rapport au ministère ?

L'honorable sir WILLIAM MULICK (directeur général des Postes) :

1. Madame Janet L. McLaughlin.
2. Non ; il a démissionné.

En réponse aux questions 3, 4, 5, je dois déclarer que l'enquête officielle instituée par l'inspecteur a prouvé que l'administration de ce bureau de poste était défectueuse et c'est là ce qui a provoqué la démission du receveur. Le nouveau titulaire est la femme du démissionnaire et elle a été nommée sous la condition que ce dernier ne serait autorisé à s'immiscer en rien dans l'administration du bureau.

RETS A TRAPPES DANS LES EAUX DE LA COLOMBIE ANGLAISE.

M. EARLE :

1. A-t-il été émis des permis autorisant l'usage des rets à trappes en Colombie Anglaise?
2. Dans l'affirmative, à qui a-t-on délivré ces permis et quel en est le nombre ?

L'honorable RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Non.
2. Non.

RAPIDES SAINT-ANDRE.

M. LaRIVIERE :

1. Le ministre des Travaux publics a-t-il reçu la lettre suivante :

" Winnipeg, 30 avril 1904.

A l'honorable ministre des Travaux publics,
Ottawa, Ontario.

Monsieur,—En conformité de mes instructions j'ai l'honneur de vous faire tenir copie d'une résolution adoptée à une assemblée générale de cette Chambre, tenue hier, savoir :

Résolu,—Que la chambre de commerce de Winnipeg proteste hautement contre l'ajournement des travaux d'amélioration des rapides de Saint-André, et qu'elle demande que ces travaux soient terminés aussi rapidement que possible ; et qu'elle demande avec instances au ministre des Travaux publics de lui transmettre des renseignements complets sur l'état actuel des travaux et sur leur exécution à venir.

La Chambre sera très heureuse de recevoir bientôt du ministre une réponse à cette résolution.

J'ai l'honneur, etc., etc.,
(Signé) CHS N. BELL.
Secrétaire.

2. Le ministre fera-t-il droit à la demande ci-dessus ?
3. Quand les travaux projetés seront-ils terminés ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Oui.

2 et 3. Le ministère est à étudier très sérieusement la question.

DIRECTEUR DE LA POSTE A WILTON—DEMISSION.

Sir WILLIAM MULOCK : Hier, le député de Lennox (M. Wilson) a appelé mon attention sur un rapport concernant le directeur de la poste à Wilton et il a ajouté qu'un certain nombre de lettres annexées à la liasse——

M. WILSON : J'ai affirmé qu'il existe plusieurs lettres adressées au ministère et j'ai cité les noms des personnes qui ont adressé ces lettres au ministre des Postes. Je n'ai pas affirmé que ces lettres aient été annexées à la liasse.

Sir WILLIAM MULOCK : La chose importe peu, au point de vue des explications que je vais donner. L'honorable député, si je ne me trompe, a affirmé qu'un certain nombre de lettres faisant partie de la liasse

ne figurent pas au rapport déposé sur le bureau, et il a désigné un certain nombre de personnes qui, affirme-t-il, ont adressé des lettres au ministère. J'ai répondu sur-le-champ que je regrettais pareille omission et que j'aurais l'œil à ce qu'on la réparât immédiatement. Je supposais que l'honorable député (M. Wilson) parlait, de science certaine, du contenu de la liasse en question, puisqu'il s'était rendu au ministère pour examiner cette liasse, et que j'ai donné ordre aux fonctionnaires de la lui présenter. Après être allé aux renseignements, je constate que tous les documents se rattachant à la liasse en question sont inclus dans le rapport déposé sur le bureau. Il est possible qu'il existe au ministère des communications de nature confidentielle, mais ces communications n'ont jamais été annxées à la liasse des documents publics ; et par conséquent, je tiens à déclarer qu'il ne faut pas interpréter les observations que j'ai formulées hier comme un aveu comportant que nous aurions reçu pareilles lettres. Mais si l'honorable député sait, de science certaine, que quelques personnes ont adressé des lettres au ministère et qu'elles désirent lever le sceau du secret et consentent à ce que ces documents soient déposés sur le bureau, alors rien n'empêche que le ministère dépose sur le bureau de la Chambre les documents en question.

DEMANDE AU SUJET DE DEPOT DE RAPPORTS.

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe-sud) : Je tiens à savoir du ministre des Chemins de fer (M. Emmerson) s'il a donné les ordres voulus pour le dépôt de la correspondance relative à la commission des garde-bestiaux, question qui est venue sur le tapis, avant-hier.

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer) : Si je ne me trompe, l'ordre de la Chambre date du mois d'avril 1904. A cette époque, la commission n'avait pas encore dressé son rapport et il était impossible de communiquer ces documents à la Chambre. L'ordre de la Chambre s'étendrait au dépôt de documents déposés aux archives du ministère des Chemins de fer ou de plusieurs autres ministères jusqu'à l'époque en question. Pour plus de régularité, je prierais l'honorable député de formuler une autre motion. Ces documents sont prêts et seront déposés sur le bureau sans retard.

M. LENNOX : Le ministre affirme-t-il que le dépôt de ces documents se fera immédiatement, si je présente une motion?

L'honorable M. EMMERSON : Ces documents sont prêts, mais leur dépôt ne saurait se faire régulièrement d'après l'ordre de la Chambre dans sa teneur actuelle.

LE GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre se forme en comité, afin de délibérer le bill (n° 72) tendant à amender la loi relative au chemin de fer transcontinental national.—Sir Wilfrid Laurier.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Le comité reprend la délibération de l'article 9 de l'annexe.

Article 9 de l'annexe.

Nonobstant toute stipulation contenue au paragraphe vingt-neuf dudit contrat, rien n'empêchera la Compagnie du Grand Tronc, quand elle aura acquis les vingt-cinq millions de dollars valant ($25,000,000) d'actions ordinaires qui y sont mentionnés (moins les actions que posséderont les directeurs, limitées au chiffre de mille actions), de disposer desdites actions ordinaires comme elle l'entendra. Néanmoins, la Compagnie du Grand Tronc devra toujours détenir la majorité desdites actions à tel titre qui lui permette de diriger l'administration de la compagnie.

M. WILLIAM B. NORTHRUP (Hastings-est) : On en conviendra, l'article en discussion est peut-être un des plus importants qu figurent au contrat modifié. Si le leader de la Chambre eût mûrement étudié les graves conséquences qui découlent de ce traité, et s'il eût tenu compte du fait que les arguments présentés à la Chambre, l'année dernière, par le ministre de la Justice et le ministre des Finances s'appuyant sur les conditions actuelles, devaient nécessairement être modifiés par l'article en discussion, à coup sûr, il n'aurait pas prétendu, en présentant le texte de ce contrat, que ces amendements n'ont que fort peu d'importance. Il n'est guère possible de se rendre compte des graves conséquences découlant des modifications projetées, si l'on ne comprend parfaitement la situation créée par le nouveau contrat. A l'époque où le traité primitif vint en délibération devant la Chambre, les députés de la gauche s'y opposèrent avec la plus grande énergie. Les ministres et leurs partisans formulèrent alors certains arguments militant en faveur de cette entreprise ; et parmi tous ces arguments, celui qu'on a formulé avec le plus de force et qui semble avoir eu le plus grand poids aux yeux de ces messieurs de la droite, c'est la singulière garantie offerte au pays par le fait que la Compagnie du Grand Tronc détiendrait les actions qu'on devait lui transférer. Il existait une divergence d'opinion entre les députés de la droite, y compris le ministre de la Justice et ses collègues et les députés de la gauche, au sujet des conditions se rattachant à l'acquisition de ces actions par la Compagnie du Grand Tronc. J'ai sous les yeux les paroles mêmes du ministre des Finances qui prouvent clairement qu'à ses yeux, d'après les stipulations du traité primitif, la Compagnie du Grand Tronc ne saurait acquérir ces actions qu'en les payant en espèces sonnantes. Il existait, il est vrai, une divergence d'opinion entre les deux partis touchant la question de savoir si ce versement en espèces sonnantes s'effectuerait au pair ou à un taux moins élevé ; mais il ne semblait pas même exister l'ombre d'un

doute dans l'esprit de ces messieurs de la droite sur le mode d'acquisition de ces actions par la Compagnie du Grand Tronc ; c'est-à-dire qu'elle était tenue d'en verser le prix en espèces sonnantes. Ces messieurs se sont mis en frais d'éloquence pour démontrer à la Chambre tout le prix de la garantie donnée au pays par le fait que la Compagnie du Grand Tronc serait tenue, en premier lieu, de payer ces actions en espèces sonnantes et qu'elle devait, en second lieu, détenir toutes ces actions, sans jamais s'en dessaisir. Les députés de la gauche ont alors fait observer qu'il y aurait une grave atteinte portée aux intérêts du pays, par le fait que plus le montant des actions émises serait élevé, plus les prix de transport le seraient, afin de payer le dividende sur les actions. Les ministres nous donnèrent l'assurance que puisque la Compagnie du Grand Tronc devait acquérir et détenir ces actions, sans pouvoir se dessaisir même d'un seul dollar, il ne saurait surgir de difficulté, advenant que la question des prix de transport se présentât ; car la commission des chemins de fer déciderait que la Compagnie du Grand Tronc ne toucherait de dividendes que jusqu'à concurrence des sommes qu'elle aurait déboursées, à l'époque de l'acquisition des actions.

Ainsi que l'honorable ministre des Finances nous l'a déclaré catégoriquement : en supposant que la Compagnie du Grand Tronc soit autorisée à vendre ces actions sur le marché et que, plus tard, la question des prix du transport surgisse, les acheteurs des actions seraient parfaitement autorisées à faire observer à la commission des chemins de fer que, puisqu'ils sont détenteurs de ces actions, ils ont droit d'avoir voix au chapitre, dans l'établissement des tarifs de transport. Si la Compagnie du Grand Tronc eût été autorisée à se dessaisir d'une partie de ces actions, la situation, au dire du ministre, eût été toute différente de celle résultant du traité alors soumis à la Chambre. Nous avons alors prétendu qu'en dépit des allégations des députés de la droite, il était évident, d'après la teneur même du contrat, que la Compagnie du Grand Tronc ne serait pas obligée de payer ces actions en espèces sonnantes. Nous avons fait observer qu'advenant le cas où la Compagnie du Grand Tronc donnerait sa garantie pour certaines obligations hypothécaires, il pourrait arriver que les actions en question seraient cédées à cette compagnie, en considération de cette garantie et sans quelle en payât le prix en espèces sonnantes. Ces messieurs déclarèrent que notre interprétation du traité était illégitime. Or, à l'assemblée des actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc, le président de la compagnie, préconisant le projet en discussion devant les actionnaires et leur parlant avec toute la sincérité qu'on peut attendre du président d'une si grande compagnie, s'écriait :

Il ne faut pas oublier de mentionner qu'en retour du concours financier que nous vous demandons d'accorder à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, la Compagnie du Grand Tronc conservera un intérêt directeur dans cette compagnie et deviendra propriétaire de la totalité des actions ordinaires s'élevant à $25,000,000 ou £500,000.

Ainsi, en premier lieu, nous constatons que notre prétention au sujet des conditions se rattachant à l'acquisition des actions par la Compagnie du Grand Tronc est parfaitement légitime et que notre interprétation de la teneur du traité cadre parfaitement avec les explications données aux actionnaires par le président de la compagnie. Quand les ministres durent négocier avec la Compagnie du Grand Tronc, ils comprirent que leurs déclarations de l'année dernière ne cadraient guère avec les faits et le droit ; car, voilà que dans le contrat modifié qui nous est soumis, notre interprétation de l'application de ce traité se trouve pleinement justifiée : la Compagnie du Grand Tronc a reçu ces actions, sans rien payer en espèces sonnantes. Est-il étonnant que nous tenions maintenant en suspicion la nouvelle attitude du gouvernement ? Faut-il s'étonner que nous demandions si ces messieurs étaient bien sincères dans les déclarations qu'ils ont formulées l'année dernière au sujet des actions que la Compagnie du Grand Tronc devait détenir ? Parmi les arguments que le gouvernement a fait valoir auprès de ses partisans afin de les engager à prêter leur appui à ce projet, celui qu'on a formulé avec le plus de force porte sur la garantie donnée au peuple et au gouvernement par le fait que la Compagnie du Grand Tronc serait forcée de détenir les actions ordinaires, jusqu'au paiement du dernier dollar dû au gouvernement. En pareilles circonstances, nous avons bien droit de demander à ces messieurs pourquoi, mettant en oubli toutes les déclarations de l'année dernière, ils viennent maintenant nous demander d'autoriser la Compagnie du Grand Tronc à prendre une initiative qui passait, l'année dernière, aux yeux des députés de la droite et de la gauche, pour une atteinte grave portée aux intérêts du pays, à cette seule différence près qu'à notre avis, ce danger pourrait surgir, tandis que ces messieurs en niaient même la probabilité ?

Il n'existait pas de divergence d'opinion, l'année dernière, entre nous au sujet du danger que courrait le pays, si on autorisait la Compagnie du Grand Tronc à se dessaisir de ces actions ; or, cette année, après nous avoir déclaré que ces concessions sont quantité tout à fait négligeable, le gouvernement vient nous demander, de sang froid, de l'autoriser à éliminer du contrat cette garantie même que l'année dernière, à ses propres yeux, était d'importance majeure. Au moins, le gouvernement devrait-il nous dire sur quoi il s'appuie pour faire cette modification. L'honorable député d'Annapolis (M. Wade) a formulé un argument qui, malheureusement, est contraire à la vérité des faits. Il prétend que lorsque ce contrat a été soumis

à l'approbation des actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc, ils le repoussèrent en raison des charges onéreuses qu'il stipulait et que par conséquent, force fut bien au gouvernement de consentir aux stipulations insérées dans le bill en discussion. J'ai sous les yeux le compte rendu de la dernière assemblée des actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc tenue en octobre dernier, alors que le président de la compagnie leur soumit ce projet. Ce compte rendu est emprunté au "Times" de Londres. On cherchait en vain dans ce compte rendu un seul mot à l'appui de l'allégation du député d'Annapolis. Au contraire, le président de la compagnie, après avoir fait un résumé général des négociations intervenues entre la compagnie et le gouvernement jusqu'à cette date, fait observer que puisque le parlement n'avait pas encore adopté cette mesure, il ne conviendrait pas de la discuter par le menu. Le président s'est contenté de faire un résumé général, ou l'historique des négociations intervenues entre la compagnie et le gouvernement. Ainsi, l'honorable député, pour justifier l'appui qu'il prête à cette mesure, prétend que le président de la Compagnie du Grand Tronc s'est prononcé en faveur de ces modifications à l'assemblée des actionnaires en question et qu'il a même fait de ces modifications la condition *sine qua non* de son acceptation du projet ; tandis que, en réalité, cette allégation est entièrement dénuée de fondement. Le premier ministre et quelques-uns de ses collègues prétendent que la Compagnie du Grand Tronc a demandé ces modifications. Je tiens à faire ici une affirmation claire et catégorique—car, à mon avis, cette question-ci touche au vif même du débat, si on en juge d'après les documents déposés par le gouvernement sur le bureau de la Chambre, et il est loin de ma pensée de prétendre qu'on nous ait soumis des documents tronqués, c'est que ni la Compagnie du Grand Tronc ni aucun de ses fonctionnaires n'a demandé cette modification extraordinaire du contrat, proposée par l'article 9. Au contraire, si l'on consulte la correspondance déposée par le gouvernement sur le bureau et le texte même des modifications proposées, il est facile de voir que c'est le gouvernement lui-même qui a dû proposest l'insertion de cet article.

La Compagnie du Grand Tronc n'a pas péché par excès de modestie, quoi que puisse dire le premier ministre au sujet de la modération de cette compagnie. Il suffit de relire les propositions formulées par la Compagnie du Grand Tronc pour comprendre qu'elle est loin d'être modeste. Bornons-nous à citer deux de ces propositions. D'abord, d'après la teneur de la première de ces propositions, la compagnie refuse de payer un seul dollar de loyer sur la section de l'est, à moins de le demander aux recettes du chemin de fer ; et d'après la teneur de l'autre proposition, elle ne payera pas un centin d'intérêt sur les obligations de la division de l'ouest, à moins de le demander aux recettes de chemins de fer. Comment, M. l'Orateur ! Voici qu'il s'agit d'une entreprise qui doit grever le pays d'une dette de cent vingt-cinq à cent cinquante millions ; les directeurs de la compagnie, en apposant leur signature au bas du contrat primitif, se sont engagés à payer trois pour cent de loyer sur la section de l'est, et voilà qu'aujourd'hui ils ont l'audace de suggérer au gouvernement que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique soit tenue de verser ni un seul dollar d'intérêt sur la section de l'est, à moins de le demander aux recettes du chemin de fer, ni un centin d'intérêt sur les obligations de la division de l'ouest, à moins encore de le puiser à la même source! A coup sûr, nous pouvons bien affirmer que le premier ministre doit se faire une bien singulière idée de la modération ; et s'il tient ces demandees pour légitimes et convenables, c'est que, probablement, il a dû trembler d'épouvante à la pensée des exigences formidables de la compagnie et des demandes exorbitantes qu'elle pouvait formuler.

Il suffit d'étudier les modifications projetées, que sir Charles Rivers-Wilson expose dans sa lettre, et l'article du contrat se rattachant au fond même de l'article 9, pour constater que les directeurs de la Compagnie du Grand Tronc, après avoir eu l'audace de formuler les deux propositions en question, n'ont pas osé suggérer au gouvernement une proposition aussi extraordinaire que celle contenue dans l'article 9. Quel est au fond la proposition que les directeurs du Grand Tronc osent suggérer ? Ouvrons la correspondance à la page 3, et parmi les modifications proposées se trouve celle qui suit :

Que les conditions auxquelles la Compagnie du Grand Tronc doit acquérir les actions ordinaires du Grand-Tronc-Pacifique——

Voilà une première proposition portant sur les stipulations auxquelles est subordonnée l'acquisition des actions.

—et la responsabilité devant découler de l'acquisition de ces actions seront parfaitement déterminées et feront la matière d'un contrat.

A mon avis l'interprétation de cet article ne saurait prêter au malentendu. Il n'est nullement besoin d'être versé en droit pour saisir le sens de cet article ; un simple profane, si borné qu'il soit, ne pourrait s'y tromper. D'après la teneur de la proposition même dans son acception la plus étendue, les directeurs de la Compagnie du Grand Tronc veulent, d'abord que les conditions se rattachant à la vente des actions soient clairement définies, et en second lieu, que la responsabilité qu'ils doivent assumer de ce chef devienne l'objet d'un traité.

C'est en vain qu'on chercherait dans ce document une allusion même éloignée à la demande d'autorisation de vente de ces actions. Quant à la première partie de l'ar-

ticle en question, se rattachant aux conditions auxquelles sera subordonnée l'acquisition des actions par la Compagnie du Grand Tronc, le bill à l'étude y pourvoit.

Cet article confirme de tout point la prétention émise par les députés de l'opposition et elle donne un éclatant démenti à l'avis exprimé par le gouvernement l'année dernière. Tous les membres du cabinet ont prétendu que la Compagnie du Grand Tronc ne saurait obtenir ces actions qu'en les payant en espèces sonnantes ; tandis que les députés de l'opposition ont affirmé qu'il suffirait à la compagnie de donner une garantie. A l'assemblée de ses actionnaires, sir Charles Rivers-Wilson a affirmé que la compagnie obtiendrait ces actions en donnant une garantie, et le bill qui nous est soumis confirme notre prétention et inflige un éclatant démenti à celle du gouvernement. Ainsi le premier item de cet article est couvert par la correspondance en question, et quant au second, la responsabilité que la compagnie doit assumer, il fait également l'objet d'une stipulation ; mais il n'est nullement question dans cette correspondance d'accorder à la Compagnie du Grand Tronc le droit de vendre ses actions. Je ne veux pas revenir sur les arguments formulés ici l'année dernière par les députés de la droite, pour prouver que le pays y gagnerait, si la Compagnie du Grand-Tronc devenait propriétaire des actions ; mais puisqu'il est intervenu une convention entre le gouvernement et les fonctionnaires de la Compagnie du Grand Tronc, et que la Chambre a ratifié cette convention, je crois formuler une proposition légitime au point de vue des affaires en affirmant que puisque le gouvernement veut modifier ce contrat, c'est à lui qu'il incombe de nous dire, à nous qui siégeons ici dans l'intérêt du pays, pourquoi nous devrions nous rallier à son avis et approuver la modification du traité.

Le premeir ministre (sir Wilfrid Laurier) a formulé un argument militant en faveur de cette modification du traité, et bien que, de prime abord, cet argument semble légitime, il est facile de constater, après mûre réflexion, qu'il est entièrement fallacieux. A mon avis, le criterium à appliquer ici, c'est la question de savoir si ces concessions sont, oui ou non légitimes. De prime abord, ce critérium semble fort acceptable ; mais en présentant pareil argument, le premier ministre prouve qu'il n'a nullement saisi la situation où la Chambre se trouve placée. Au cours des débats précédents, alors que les députés de la gauche formulaient nombre de propositions et demandaient à la compagnie nombre de concessions, le gouvernement n'a jamais invoqué pareil argument, ni l'application de ce criterium touchant la légitimité de ces concessions. Non, pour toute réponse, le gouvernement s'est contenté de nous dire : voilà le traité intervenu entre la compagnie et le gouvernement, et il faut nous en tenir à la lettre de ce traité. A moins de soutenir que les députés à la Chambre des Communes représentant le peuple canadien ont moins de droits que la Compagnie du Grand Tronc, est-ce que le gouvernement devrait invoquer pareils arguments, lorsque nous demandons quelques concessions ? Il existe un autre criterium antérieur à celui-là, et la première question qui appelle une réponse est celle-ci : importe-il de modifier le traité ? Tant qu'il n'aura pas été décidé qu'il y a lieu d'apporter ces modifications au traité, je soutiens qu'il est tout à fait déplacé de se demander si ces concessions sont, oui ou non, légitimes.

Demandons-nous d'abord s'il y a lieu d'apporter quelques modifications au traité. Si nous décidons dans la négative, alors à coup sûr, il n'y a pas lieu de poser la question portant sur la légitimité des concessions ; tandis que si nous la décidons dans l'affirmative, alors seulement serions-nous en lieu d'invoquer le criterium se rattachant à la légitimité des concessions en question. Importe-il de modifier le traité, ou de faire quelques concessions à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ? Puisque sir Charles Rivers-Wilson, après avoir conclu ce contrat avec le gouvernement, est revenu lui demander de le modifier, il aurait dû être en mesure d'alléguer quelques raisons militant en faveur de ces modifications. J'ai sous les yeux la lettre adressée par sir Charles Rivers-Wilson au premier ministre en date du 15 décembre 1903 et dans cette lettre il soumet au chef du cabinet son projet de modification et il est censé devoir, pour les besoins mêmes de la correspondance, formuler les raisons sur lesquelles il s'appuie pour demander la modification d'un traité qui jusque-là lui avait donné, à lui et à ses collègues, pleine et entière satisfaction. En relisant cette lettre de sir Charles-Rivers-Wilson, je constate que le président de la Compagnie du Grand-Tronc n'allègue que deux raisons militant en faveur de la modification du contrat. Je passe sous silence quelques légères inexactitudes comme celle qu'il commet en faisant observer que le fardeau placé sur les épaules de la Compagnie du Grand-Tronc s'est alourdi par suite de l'attitude prise par les députés de la gauche dans cette Chambre; cette accusation, le président aurait fort bien pu l'omettre, et cela d'abord parce que c'est un manque de délicatesse, et en second lieu, parce qu'elle fait un accroc à la vérité ; car nous le savons, en dépit des efforts tentés par l'opposition pour faire modifier le traité, le contrat dont le texte même a été soumis aux actionnaires de la Compagnie du Grand-Tronc n'est nullement devenu plus onéreux en raison des modifications effectuées à la demande des députés de l'opposition dans cette Chambre, et pour mon propre compte, j'ajoute qu'il est regrettable qu'on n'ait pas imposé à la compagnie un plus lourd fardeau.

Je saisis l'occasion de signaler à la Chambre les deux seules raisons qu'il donne de modifier ce contrat solennellement signé par lui et ses collègues, ainsi que par les représentants du gouvernement, discuté pendant

des mois à la Chambre par les représentants du peuple canadien et revêtu ainsi d'un caractère de solennité qui ne s'attache pas d'ordinaire à un contrat ; de sorte que seulement des raisons très graves et incontestables pouvaient justifier le moindre changement de ses termes. Quelles sont les raisons avancées par le président de la Compagnie du Grand Tronc pour justifier ces modifications ? La première est celle-ci :

Mes directeurs sentent que nous ne saurions demander aux actionnaires de confirmer le contrat précisément dans sa forme actuelle.

L'honorable député d'Annapolis (M. Wade) a nettement déclaré ici que les actionnaires du Grand Tronc, quand ce contrat leur fut soumis, refusèrent de l'accepter. Le président du Grand Tronc, lui, déclare : Mes directeurs et moi-même nous ne nous croyons pas justifiables de demander à nos actionnaires de le ratifier. Qui a dit la vérité, l'honorable député d'Annapolis ou le président du Grand Tronc ? Consultons la preuve à cet égard. J'ai sous la main le compte rendu de l'assemblée des actionnaires du Grand Tronc: on voit qu'à cette assemblée, il n'a été fait aucune allusion aux détails du contrat. L'honorable député d'Annapolis daignera peut-être rester à son siège jusqu'au moment où la Chambre, sera appelée à voter ; il a déclaré qu'il appuierait cet amendement, parce que les actionnaires du Grand Tronc avaient exprimé leur intention, à ce qu'il disait, de rejeter le contrat, s'il n'était amendé dans ce sens. Et comme on sait aujourd'hui que lesdits actionnaires n'ont jamais exprimé cette intention, nous avons bien droit de prier l'honorable député de revenir sur cette décision prise sous une fausse impression.

Après cette première et futile raison avancée par un particulier qui avait solennellement signé ce contrat et l'avait entendu discuter pendant des mois en cette enceinte, en voici une seconde :

Vous vous rendrez compte, j'espère, que les principaux amendements que nous allons proposer ne modifieront en rien les principes de l'acte et ne restreindront pas les droits du gouvernement. Leur but est de dissiper toute inquiétude possible dans l'esprit de nos actionnaires.

Ainsi donc, nous voyons qu'il y a en réalité une raison de donnée. En premier lieu——

Mes directeurs sentent que nous ne saurions demander aux actionnaires de confirmer le contrat précisément dans sa forme actuelle.

On demande au gouvernement de consentir à une modification qu'on décrit comme étant sans aucune importance, en vue de dissiper " toute inquiétude possible dans l'esprit de nos actionnaires ". Le peuple canadien est-il tombé si bas, la réputation financière du Canada est-elle si mauvaise, qu'il nous faille à deux genoux consentir coup sur coup à des concessions d'énorme valeur, simplement (pour me servir de l'expression du président du Grand Tronc) en vue de dissiper les inquiétudes de ses actionnaires ? Mais, M. l'Orateur, des millions de dollars n'auraient-ils pas été économisés pour le peuple canadien, si nous avions envoyé le premier ministre, le ministre des Finances et aussi l'honorable député d'Annapolis en Angleterre, à nos frais, conférer avec les actionnaires du Grand Tronc, et au moyen des descriptions riantes qu'ils leur auraient faites de cette magnifique contrée où le chemin de fer doit passer, des ressources sans bornes de ce pays de cocagne, dissiper les inquiétudes des actionnaires du Grand Tronc ? Nous aurions préféré que le gouvernement eût pris ce moyen de dissiper leurs inquiétudes au lieu du procédé effroyablement dispendieux qu'il a pris en leur faisant toutes ces concessions soumises à la considération de la Chambre. Il n'est peut-être pas hors de propos de faire observer qu'ayant sous les yeux le rapport des directeurs de la Compagnie du Grand Tronc, ayant devant nous le contrat primitif signé par les principaux membres de la compagnie, nous pouvons nous rendre compte assez bien qui étaient ces directeurs qu'il était nécessaire de concilier avant de soumettre le projet aux actionnaires. Ce n'était pas le président sir Charles Rivers-Wilson, qui avait signé le contrat ; il était satisfait. Ce n'était pas, non plus, lord Welby ; il était également satisfait. Ce n'était pas davantage John A. Clutton-Brock, qui avait signé le contrat ; il était satisfait. Ce n'étaient pas M. Joseph Price, ni M. Alfred W. Smithers ; ce n'étaient pas l'administrateur général, M. Charles M. Hays, ni M. Frank W. Morse, l'aide vice-président ; ce n'était pas M. John Bell, l'avocat de la compagnie, ce n'était pas, non plus, M. William Wainwright, le contrôleur ; car ils étaient tous satisfaits du contrat. Tous les membres du bureau de direction de la Compagnie du Grand Tronc ayant la connaissance pratique des opérations financières et de celles du Grand Tronc, étaient parfaitement satisfaits, sauf un. En nous reportant au compte rendu de la séance des actionnaires, nous ne trouvons qu'un seul directeur qui ne fût satisfait, M. Allen, et il continua de protester et ne voulut pas se rallier même quand le contrat modifié eut été présenté et quand le président de la compagnie eut exprimé sa conviction que si M. Allen avait été présent et avait pu prendre connaissance du contrat modifié, il y aurait adhéré.

Or, puisque tous les hommes de finance faisant partie du bureau de direction de la Compagnie du Grand Tronc avaient déjà en octobre, quand le bill fût passé, donné leur adhésion au contrat, en pleine connaissance de cause ; et puisque les nouvelles concessions, qu'ils n'en demandèrent pas moins par leur lettre du 15 décembre au très honorable premier ministre, ont semblé parfaitement satisfaisantes à tous les directeurs sauf un, dont le président s'est fait fort d'obtenir l'adhésion en aucun temps, ne vous paraît-il pas que nous payons un très gros prix pour un gain très minime ? Puis,

quand nous examinons l'attitude des actionnaires eux-mêmes, quand nous lisons le compte rendu de leur assemblée, nous constatons que ceux-ci, même avec le contrat modifié, ne voulurent pas mettre leurs intérêts en péril. Pourquoi ? Parce que, comme M. Hays, l'administrateur général, l'a expliqué, ils ne se rendaient pas compte de l'état des choses. Les actionnaires ne voulaient pas même du contrat modifié, et, apparemment, ils l'auraient répudié dès cette assemblée, si M. Hays ne leur avait dit : Messieurs, il s'agit pour vous de ne pas perdre les dividendes que nous vous avons assurés jusqu'ici. Si vous n'approuvez pas ce projet, adieu les dividendes futurs. Tout le raisonnement de M. Hays et de sir Charles Rivers-Wilson en est un auquel nous nous attendrions naturellement de la part de ces messieurs. Fonctionnaires de la Compagnie du Grand Tronc, ils s'adressaient aux actionnaires de cette compagnie et discutaient le contrat modifié au point de vue de la compagnie seule. Ils cherchaient à établir que le contrat modifié en était un dans l'intérêt des actionnaires du Grand Tronc. Ils n'en parlaient pas comme d'un contrat dans l'intérêt du Canada, mais comme d'un contrat dans l'intérêt de la compagnie. Nous trouvons donc, comme nous aurions pu nous y attendre, que le président disait l'exacte vérité, quand il a dit que les directeurs du Grand Tronc avaient été dix-huit mois à étudier un projet et en avaient finalement formulé un en vue de la construction d'un chemin de North-Bay à la côte du Pacifique, en passant par Winnipeg, dans le but exprès,—et c'est là le nœud de toutes ces négociations,—d'assurer du trafic au Grand Tronc. Quelqu'un doute-t-il que la Compagnie du Grand Tronc ne se charge de cette grande entreprise dans le but de s'assurer du trafic ? Sir Charles Rivers-Wilson serait traître à sa fonction, M. Hays manquerait à son devoir, l'avocat de la compagnie ne remplirait pas ses obligations, tous ces messieurs mériteraient le blâme, si, dans le cours de toutes ces négociations ils avaient en vue autre chose que les intérêts de la compagnie qu'ils représentent. Nous voyons donc les membres de la Compagnie du Grand Tronc s'engager dans cette entreprise dans le but exprès de favoriser ce chemin de fer en lui assurant du trafic à provenance du Nord-Ouest.

La stipulation en discussion permet à la Compagnie du Grand Tronc de disposer des actions dont elle fera l'acquisition. Je ne me propose pas de discuter les conditions auxquelles le Grand Tronc doit acquérir les actions ; je me contenterai de faire observer qu'elle pourra en faire l'acquisition sous forme d'équivalent de la garantie qu'elle donne et non pas nécessairement moyennant le versement de leur prix en argent. Il est stipulé que la Compagnie du Grand Tronc pourra après avoir fait l'acquisition des $25,000,000 d'actions ordinaires, disposer de ces actions.

M. NORTHRUP.

On semble croire qu'aux termes de l'acte passé la session dernière, il devrait y avoir pour $20,000,000 d'actions privilégiées et pour $25,000,000 d'actions ordinaires. Mais ni le contrat primitif ni le contrat modifié ne contiennent un mot à cet effet. Nombre de députés ont parlé de l'émission de $20,000,000 d'actions privilégiées, comme si l'acte exigeait qu'il dût y avoir des actions de cette nature. Mais le contrat primitif ne renferme pas un mot à ce sujet. L'article 26,—la disposition du contrat primitif qui a trait à l'émission des actions—est ainsi conçu :

Le capital-actions de la compagnie sera de $45,000,000, dont vingt millions au plus seront des actions privilégiées, et vingt-cinq millions au moins des actions ordinaires.

Vous ne pouvez avoir pour plus de $20,000,000 d'actions privilégiées et pour moins de $25,000,000 d'actions ordinaires. Mais tout le capital peut bien être en actions ordinaires si vous le voulez. De sorte qu'en vertu de l'amendement projeté, le Grand Tronc pourrait faire l'acquisition de toutes les actions sous forme d'équivalent de sa garantie. Supposons que ces actions devinssent la propriété de la Compagnie du Grand Tronc, que peut-elle en faire ? Certes, la tâche de comprendre ce contrat de trouver ce qu'il peut bien stipuler dans l'intérêt du pays, est suffisante pour faire perdre courage à qui que ce soit. Des ministres de l'Etat nous ont déclaré gravement qu'il était nécessaire de permettre à la Compagnie du Grand Tronc de vendre les actions, afin qu'elle fût en mesure de prélever les fonds requis pour l'aménagement du chemin et l'achat du matériel indispensable à une entreprise bien outillée et susceptible d'exploitation. Le contrat ne renferme rien qui justifie une telle conclusion. Quand la Compagnie du Grand Tronc fournira la garantie elle en sera payée ; et rien ne nous dit que le paiement ne sera pas sous la forme des $45,000,000 d'actions. Il n'y a pas de limite de posée au montant des actions que le Grand-Tronc-Pacifique peut transporter au Grand Tronc en équivalent de sa garantie. Mais ces messieurs de la droite disent que la Compagnie du Grand Tronc devra vendre ces actions en vue de construire le chemin. Considérez un instant, M. le président, l'absurdité de cette prétention. S'il est vrai, comme le prétend la droite, que la Compagnie du Grand Tronc doive vendre les actions afin de pouvoir prélever les fonds nécessaires à la construction du chemin, il ne peut y avoir d'objection à ajouter une stipulation prescrivant que tous les fonds provenant de la vente de ces actions par le Grand Tronc seront appliqués au Grand-Tronc-Pacifique. Mais nous ne trouvons rien de cette nature ni dans le contrat ni dans le bill. Le Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique sont deux compagnies distinctes. Bien que les principaux officiers du Grand Tronc soient aussi ceux du Grand-Tronc-Pacifique, les compagnies restent en-

tièrement distinctes, et l'administrateur du Grand Tronc, quand il recevra les $25,000,000 d'actions ordinaires en équivalent de la garantie donnée par sa compagnie, les recevra pour le compte du Grand Tronc, et non pas dans ceux du Grand-Tronc-Pacifique, quelle que puisse être notre opinion, ce n'est pas à nous de dire que si les fonctionnaires du Grand Tronc exigeaient $25,000,000 d'actions en équivalent de leur garantie, ils feraient acte de malhonnêtes gens, et nous devons supposer que quel que soit le prix qu'ils demandent de leur garantie, ils jugent que c'est là son juste équivalent.

Et M. Hays faillirait à son devoir si, ayant reçu $25,000,000 comme juste équivalent de cette garantie, il s'en servait pour d'autres fins que celles de sa propre compagnie. Le Grand Tronc a payé les actions, non pas en argent, mais en garantie ; les fonds sont devenus la propriété du Grand Tronc, et le Grand-Tronc-Pacifique n'a rien à y voir; il lui faudra donc s'adresser ailleurs pour trouver les fonds nécessaires à l'établissement de son chemin. Au reste, le Grand Tronc ne serait-il pas justifiable, s'il faisait l'acquisition de $25,000,000 d'actions, de dire : Nous allons vendre ces actions et utiliser leur produit, le retenir en garantie de ce qu'il nous faudra peut-être payer plus tard ? Qui pourrait blâmer le Grand Tronc de prendre cette attitude ? Nous pourrions blâmer le gouvernement d'avoir mis la compagnie dans cette position trop favorable, mais nous ne saurions blâmer les administrateurs du Grand Tronc qui n'auraient fait que remplir leur devoir envers la compagnie dont les intérêts étaient les seuls, qui leur fussent confiés. L'année dernière nous eûmes un bon exemple du peu de fond qu'il est possible de faire même sur la déclaration d'un ministre relativement à ce contrat. Il est probable que mon honorable ami le ministre de la Justice le comprend aussi bien qu'aucun membre de cette assemblée ; mais c'est un document long et compliqué, d'une nature exceptionnelle ; et l'année dernière, au sujet même de cette question du parti à tirer des actions, mon honorable ami informa la Chambre qu'il était nécessaire que le Grand Tronc fût libre de vendre les actions afin de le mettre en mesure de prélever les fonds pour l'acquisition des installations de têtes de ligne du chemin. Je ne blâme pas l'honorable ministre, car le contrat est très compliqué ; mais il a fait cette déclaration pour montrer qu'il était nécessaire que le Grand Tronc pût prélever des fonds à l'aide de la vente de ces actions. Or, M. l'Orateur, il suffit de lire le contrat pour constater que les têtes de lignes sont comprises dans les frais de construction et doivent être établies au moyen des recettes provenant de la vente des obligations garanties par le gouvernement et le Grand Tronc. De sorte que, même sur ce point très important, nous voyons qu'un des membres les plus capables du cabinet n'est pas au fait de la position exacte du Grand-Tronc et de ce que cette compagnie sera à même de faire. J'affirme sans hésitation qu'une fois que le Grand Tronc aura disposé des actions, le produit jusqu'au dernier dollar sera la propriété de la compagnie ; et comme mon honorable ami le ministre des Finances nous le disait, l'année dernière, quand nous nous présenterons devant la commission des chemins de fer pour faire modifier les tarifs,—et c'est là qu'il importe de sauvegarder les intérêts du peuple,—on nous fera l'objection suivante : Voici les actionnaires de bonne foi qui ont acquis leurs actions du Grand Tronc moyennant un valable équivalent, et les tarifs ne sauraient être fixés uniquement dans l'intérêt du peuple ; il faut aussi considérer les droits des actionnaires de bonne foi. Le gouvernement peut bien dire qu'il règle les tarifs, mais j'ose dire que nous ne règlerons pas plus les tarifs du Grand-Tronc-Pacifique que nous réglons ceux d'aucun autre chemin de fer du pays. La commission des chemins de fer comme tout tribunal judiciaire, est soumise à certaines restrictions et si la commission devait poser en principe que la seule chose à considérer est l'intérêt du peuple et que celui des actionnaires ne sera pas considéré du tout, pourrait-on s'attendre à trouver facilement, en ce pays, à l'avenir des capitalistes pour encourager une entreprise nationale de cette nature et placer leurs fonds en titres de chemins de fer ?

Moralement nous sommes tenus de respecter ces droits, comme s'ils étaient sanctionnés par la loi ; et si ces actions étaient vendues par le Grand Tronc, les difficultés mêmes signalées, l'année dernière, par l'honorable ministre des Finances se présenteraient aussitôt.

Je regrette que le ministre des Finances ne soit pas ici ; j'aurais aimé à l'entendre en personne justifier cette modification d'une disposition qui, à ses yeux, l'année dernière, fournissait au gouvernement une de ses plus grandes garanties, et à la députation une des meilleures raisons pour appuyer le bill, savoir, que le Grand Tronc était tenu de retenir la propriété des actions, qu'il lui faudrait les payer en argent, et qu'une fois le temps venu de fixer les tarifs, ils seraient fixés sur cette base. Si l'on déclare que le bill devait être voté, que le contrat devait être passé, alors, cette disposition de l'année dernière était sage ; la gauche était justifiable d'affirmer que s'il fallait construire ce chemin, bien que ce ne fût pas son avis, elle se rendait compte que la prétention de ces actions par la Compagnie du Grand Tronc aurait l'effet dans une mesure de sauvegarder les intérêts du peuple. C'est l'attitude que prit le chef de l'opposition l'autre jour, lorsqu'il rappela le discours de l'honorable ministre des Finances de la session dernière et approuva la sauvegarde insérée au contrat d'alors. Le ministre des Finances se déclara heureux d'entendre le chef de la gauche approuver sa proposition de l'année dernière,—conclusion des plus illogiques. Le chef de l'opposition s'était borné

à dire que si nous devions passer ce contrat, il était nécessaire de l'entourer de certaines garanties ; mais cela ne voulait pas dire qu'il approuvait le contrat même.

Puis, M. l'Orateur, tout Canadien doit se rendre compte que s'il est loisible à la Compagnie du Grand Tronc de faire l'acquisition de ces actions au montant de $45,000,000, il doit être de l'intérêt du pays que la Compagnie du Grand Tronc soit tenue de conserver la propriété des ces actions comme garantie pour le peuple canadien. Voyons quel est ici l'intérêt du peuple canadien. La Compagnie du Grand Tronc garantit 25 pour 100 des obligations de la division de l'ouest ; le peuple canadien en garantit 75 pour 100. Or, suivant le principe des affaires, quand le gouvernement s'est mis en frais de conclure un arrangement avec la Compagnie du Grand Tronc pour garantir les obligations du Grand-Tronc-Pacifique, il aurait tout aussi bien pu dire : Nous allons en garantir 75 pour 100 ; mais il nous faut pour un montant indéfini d'actions en équivalent de cette garantie. Certes, le gouvernement aurait été justifiable de dire au Grand Tronc : Ou bien la responsabilité dont vous vous chargez peut entraîner une perte pour vous, ou bien elle ne peut en entraîner aucune. Si vous ne courez aucun risque, il n'est pas raisonnable que vous receviez tous ces millions sous forme d'actions. Si vous courez un risque, que dites-vous de celui que va encourir le Canada, lui qui garantit 75 pour 100 des obligations, tandis que vous n'en garantissez que 25 pour 100 ? Si vous perdez, nous perdons. Aux termes du contrat modifié, le gouvernement pourrait perdre et la Compagnie du Grand Tronc, elle, ne pas perdre ; mais dans aucun cas le gouvernement ne pourrait-il se trouver dans une position plus avantageuse que la Compagnie du Grand Tronc. Par conséquent, que celle-ci puisse recevoir pour $25,000,000 ou pour $30,000,000 ou pour $45,000,000 d'actions, ou pour un montant quelconque déterminé par convention entre M. Hays, du Grand Tronc, et M. Hays, du Grand-Tronc-Pacifique, entre sir Rivers-Wilson, du Grand Tronc, et sir Rivers-Wilson, du Grand-Tronc-Pacifique, entre M. Bell, du Grand Tronc, et M. Bell, du Grand-Tronc-Pacifique, entre le Dr Jekyll et M. Hyde, peu importe l'équivalent que donne le double personnage. S'il n'y a pas de limite au montant des actions que la Compagnie du Grand Tronc peut recevoir sur sa garantie qui est trois fois plus considérable. Si la Compagnie du Grand Tronc, au lieu d'être à même de disposer de ces actions, était tenu d'en conserver possession, elles seraient comme une garantie pour le peuple canadien. Qu'elle les garde comme garantie à la fois pour elle-même et pour le pays, pour tous ceux qui sont porteurs d'obligations. Mais je ne vois pas du tout quelle raison on peut invoquer pour dire que l'associé garantissant 25 pour 100 des obligations doit recevoir un équivalent sans limite, tandis que l'associé garantissant 75 pour 100 ne recevra rien.

Mais l'honorable ministre semble croire que la disposition énoncée dans la dernière partie de l'article 9 est suffisante pour justifier la vente des actions par la Compagnie du Grand Tronc, vente qui sera faite par les directeurs du Grand Tronc au bénéfice de la Compagnie du Grand Tronc et dont ils doivent, en gens honnêtes, verser le produit dans les coffres du Grand Tronc. La dernière partie de l'article 9 est ainsi conçue :

Pourvu, toutefois, que ladite Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer continue durant le délai mentionné audit paragraphe de posséder la majorité desdites actions à tel titre qui lui assure le contrôle de la direction de la compagnie.

L'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler), l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) et d'autres particuliers expérimentés en matière de chemin de fer ont fait observer à mainte reprise que c'est une pratique ordinaire dans la république voisine de vendre les actions avec la condition que les dividendes seront payables à un tel, tandis que le droit de vote sera exercé par tel autre ; et il semblerait que les avocats qui ont rédigé cet article-ci aient eu en vue un arrangement de même nature, car on ne saurait concevoir de termes qui s'adaptent mieux à pareil état de choses. L'article ne dit pas que la Compagnie du Grand Tronc sera propriétaire des actions. Il dit qu'elle les détiendra à un titre qui lui assure la prépondérance dans la direction des affaires de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Si ce que l'on fait tous les jours aux Etats-Unis, à ce que rapporte l'honorable député de Toronto-ouest, est valide en loi, c'est-à-dire si des actions peuvent être vendues à A, B et C, et qu'en considération, pour partie, de la vente, l'acheteur, par procuration, puisse autoriser son vendeur à exercer le droit de suffrage sur ces actions pendant 99 ans, ou une période de temps quelconque, alors, cette partie de l'article aurait son application et mettrait la Compagnie du Grand Tronc en mesure d'exercer la haute main sur les affaires du Grand-Tronc-Pacifique. Mais pourquoi voulons-nous que le Grnad Tronc exerce cette haute main ? C'est un de ces mystères que nous n'avons pu pénétrer dans tout le cours de cette discussion. Je ne doute pas que le premier ministre ne soit sincère dans son désir d'assurer quelque avantage à ce pays et même se persuade qu'il y a réussi. Il a déclaré, l'autre jour, que le Grand Tronc était partie intégrante de ce projet, et il a ajouté que le Grand Tronc avait été choisi de préférence à toute autre compagnie de chemin de fer, parce qu'il avait ses ramifications dans deux provinces et par là était mieux en état de s'attirer le trafic qu'aucune autre compagnie. Je le reconnais ; mais si le chemin doit être construit, tous les membres de la gauche, aussi bien que ceux de la droite, désirent le voir prospérer. Nous allons faire

tout en notre pouvoir pour empêcher qu'il soit construit ; mais une fois sa construction bel et bien décidée, nous allons nous efforcer d'en tirer les meilleurs résultats pour le pays. Or, quand nous voyons le premier ministre donner au Grand Tronc la haute main sur ce chemin de fer qui va desservir le pays du nord, elle qui a déjà une ligne au sud, laquelle sera nécessairement la rivale de la nouvelle, dans le transport des marchandises de l'ouest à l'est et de l'est à l'ouest, il nous semble que cette raison même aurait dû l'empêcher de donner au Grand Tronc ce pouvoir. Car cette Compagnie du Grand Tronc est décidée à transporter les marchandises aussi loin qu'elle le pourra sur son propre réseau. C'est son devoir de le faire. En été, sept mois durant, virtuellement tout le grain devra être transporté par la voie des lacs et par le réseau du Grand Tronc qui traverse le Canada et les Etats-Unis. Il est hors de doute que durant cette saison toutes les marchandises que transportera le Grand Tronc, il les dirigera vers les ports du lac Supérieur ; il n'en expédiera pas par la division de l'Est du Grand-Tronc-Pacifique. Puis, en hiver, pourquoi la Compagnie du Grand Tronc exploiterait-elle la nouvelle ligne de manière à nuire à son propre trafic ? Pourquoi n'utiliserait-elle pas plutôt sa propre ligne dans son propre intérêt? Il me semble que nous faisons injure d'une manière ou de l'autre aux directeurs du Grand Tronc. Si nous nous figurons qu'ils vont refuser du trafic pour leur propre ligne, si nous nous attendons qu'une compagnie dont l'actif, nous a-t-on dit l'autre jour, est de $150,000,000 va sacrifier de son trafic pour aider une compagnie dont le fonds social est de $1,000,000 sur lequel 10 pour cent ont été versés, certainement c'est que nous prenons les directeurs du Grand Tronc pour des coquins ou des imbéciles, et l'on sait qu'ils ne sont ni l'un ni l'autre.

Dans son discours, le président de la compagnie a affirmé qu'un des grands avantages de ce contrat au point de vue du Grand Tronc, c'est que ce dernier et le gouvernement étaient devenus associés et devaient travailler de concert pour le bien commun du Canada et de la compagnie. C'est très joli à entendre, et je me rends très bien compte que si j'étais actionnaire du Grand Tronc, un peu inquiet au sujet de mes dividendes, dont les versements ne se seraient pas faits très régulièrement dans le passé, je me serais félicité d'entendre mon président déclarer que la compagnie était entrée en société avec le gouvernement canadien dans le but de travailler à la prospérité commune. Mais la pensée me viendrait qu'étant donné l'actif de chaque associé, le plus fort des deux pourrait être en mesure d'arranger les choses de façon à réduire à néant son associé plus faible. J'aurais été porté à demander au président : Quelles sont les conditions ? Etes-vous bien sûr que l'associé le plus fort n'anéantira pas l'autre ? Dans sa lettre au premier ministre, sir Charles Rivers-Wilson donne la réponse à cette question, car il fait connaître les situations respectives des deux associés. Il dit :

> Il m'a toujours semblé que le gouvernement du Canada et la Compagnie du Grand Tronc, qui sont de fait associés dans cette entreprise,—le premier poussé par des motifs d'intérêt national, la seconde, mue par le désir d'obtenir sa part dans la prospérité grandissante du Nord-Ouest—devraient se partager aussi équitablement que possible le fardeau de la responsabilité financière.

Voilà une proposition raisonnable faite, au début des négociations, par le président de la Compagnie du Grand Tronc au leader du gouvernement. Le gouvernement et la compagnie devaient entrer en société et la responsabilité financière devait être partagée entre les deux le plus équitablement possible. C'était là une proposition dans le principe des affaires, et en réponse à laquelle, le chef du gouvernement aurait pu très bien dire, à mon avis, qu'en décidant ce que serait une division équitable des charges, il faudrait tenir compte de l'importance des intérêts respectifs des parties. Le très honorable premier ministre aurait pu dire : Si nous assumons une responsabilité plus grande, nous avons droit à une plus large part des avantages. Quiconque contribue le plus à l'actif aura la plus large part de bénéfices. Mais, étant donnée cette opinion exprimée par le président de la compagnie, que chaque partie devrait assumer une responsabilité égale, que faut-il penser de ce contrat, qui n'oblige le Grand Tronc à rien, si ce n'est à garantir 25 pour 100 du prix de construction de Winnipeg à la côte du Pacifique, et qui oblige le gouvernement à garantir 75 pour 100 de ce prix de construction, et à construire en outre, quelque 1,800 milles de chemin à partir de Winnipeg dans la direction de l'est ? Est-ce là, pour me servir de l'expression du président du Grand Tronc, se partager la responsabilité financière aussi équitablement que possible ? Voyons ce qui va en résulter. Supposons que le chemin fonctionne dans de bonnes conditions depuis Moncton jusqu'au Pacifique. Supposons qu'il solde ses frais d'exploitations et toutes ses charges : quel est le résultat pratique ? Dans ce cas, le chemin n'aura pas coûté un sou au Grand Trunc. Celui-ci aura sous sa direction un chemin de fer transcontinental qui ne lui aura rien coûté ; il pourra détourner vers sa propre ligne du trafic au montant de millions de dollars, et ses actionnaires retireront des bénéfices du chemin construit par ce pays. Où le pays trouvera-t-il, lui, son bénéfice ? Une chose certaine, c'est qu'il sera considérablement en perte. A l'Etat on paiera intérêt à 3 pour 100, tandis que l'Etat, lui, devra payer 3½ pour 100 sur les obligations. Tout de suite vous avez une perte. La raison donnée par le premier ministre pour justifier ces concessions, c'est la condition du marché monétaire, qui ne serait pas aussi favorable aujourd'hui qu'il

y a quelques mois passés. Mais si tel est le cas, et si le gouvernement devait être contraint de payer 4 pour 100, le Grand-Tronc-Pacifique ne devrait-il pas être tenu de payer un plus fort loyer pendant la durée de son bail de cinquante ans ?

Dans le contrat, on a supposé, pour établir le loyer, que le gouvernement pourrait emprunter à 3 pour 100. Mais si le gouvernement doit payer davantage, comme s'y attend le premier ministre, il devrait assurément y avoir dans le contrat une disposition obligeant le Grand-Tronc-Pacifique à payer une augmentation proportionnelle de loyer. Si le Grand Tronc doit obtenir plus d'aide, par suite des changements sur le marché financier, pourquoi cette compagnie ne paierait-elle pas, pour la division de l'est, un loyer équivalant à l'intérêt auquel le gouvernement doit faire face ? D'après les conditions de ce contrat, le gouvernement devra payer l'intérêt durant sept ans sur la division de l'est sans rien retirer en retour, et sur la division de l'ouest le gouvernement ne recevra aucun intérêt durant sept ans sur les obligations qu'il garantit. Le gouvernement peut avoir à payer l'intérêt pendant trois autres années, intérêt dont le montant sera capitalisé, et il ne pourra pas entrer en possession du chemin, pour cause de non-paiement de l'intérêt, tant que la compagnie n'aura pas fait défaut pendant cinq ans. On voit donc quelles sommes énormes le gouvernement peut être appelé à payer avant qu'il retire quoi que ce soit en retour. Où donc voit-on ici qu'il y ait des avantages pour le gouvernement, et cela même si le chemin donnait des bénéfices ? Mais supposons qu'il en soit autrement et que ce chemin tourne au fiasco. Supposons que les dépenses à faire dans la régon nord d'Ontario et de la province de Québec soient bien plus considérables qu'on ne s'y attend, et que d'autre part les revenus tombent bien au-dessous des états estimatifs. Qu'arrivera-t-il alors ? Ce qui peut arriver de pis à la Compagnie du Grand Tronc, ce serait d'avoir à assumer une dette de $15,000,000, qui ne peut pas augmenter pendant près de vingt ans. D'abord dix ans, puis cinq ans avant que le gouvernement puisse prendre possession, et cela à compter de l'achèvement des travaux, ce qui nous donne sept à huit ans de plus. Il s'écoulerait donc, pour ainsi dire, vingt-trois ou vingt-quatre ans avant que le Grand Tronc ne souffrît aucuns préjudices. Les rois de chemins de fer qui ont signé ce contrat ne vivront pas assez longtemps pour voir le Grand Tronc souffrir aucuns dommages. En attendant, cette compagnie n'aura rien eu de plus pressé que de faire passer sur ses propres lignes une énorme partie du trafic de l'ouest. C'est là ce qui est le grand objectif de sir Charles Rivers-Wilson. Ainsi donc, même en cas d'insuccès, le Grand Tronc ne peut subir aucuns dommages pendant vingt-cinq ans.

M. NORTHRUP.

Et après cela, que peut-il lui arriver ? Supposons que l'intérêt ne soit pas payé sur la division de l'est, que ferait le gouvernement ? On agit certes fort sagement, en introduisant dans un contrat, comme mesure de sauvegarde, toutes sortes de dispositions imaginables ; mais autre chose est de chercher à recouvrer des dommages, pour cause de non-exécution de ce contrat. Il n'y a pas un avocat en ce pays pouvant faire saisir un chemin comme le Grand-Tronc-Pacifique, qui est hypothéqué jusqu'au dernier dollar qu'il aura pu coûter, de telle façon qu'on puisse espérer retirer quelque chose en cas de défaut. Supposons que le Grand-Tronc-Pacifique exploite le chemin de Winnipeg à Moncton, et se voit dans l'impossibilité de payer l'intérêt, que pourra faire le gouvernement ? C'est bel et bon de dire qu'on forcera la compagnie à payer l'intérêt, et qu'on prendra telle ou telle sûreté. Supposons qu'on ait, comme garantie, $5,000,000 de matériel roulant—et nous n'admettons pas que cela soit possible—et supposons que le chemin ait coûté entre $60,000,000 à $70,000,000, sur lesquels le Grand-Tronc-Pacifique aura à payer 3 pour 100, quelle garantie pourra bien vous représenter ce matériel roulant en cas de non-paiement ? Après que ce matériel aura été en usage quelques années, vous ne pourriez pas trouver d'acheteur à 50 cents dans le dollar. Vous n'en retireriez pas assez pour payer l'intérêt d'un an. En quelle situation seriez-vous vraiment, si la compagnie se trouvait en défaut pour la section Winnipeg-Moncton ? Ce pays se trouvera avoir dépensé beaucoup d'argent pour cette partie du chemin, et si les chiffres que nous a soumis l'honorable député de Toronto-ouest sont exacts—et il a risqué là-dessus sa réputation d'industriel de chemin de fer—c'est-à-dire, dans les premières dix années, il doit en coûter à peu près autant pour le ballast et les renouvellements que les premiers travaux de construction auront pu coûter, le Canada se trouvera avoir déboursé de 125 à 150 millions de dollars pour cette division de l'est. Si le Grand-Tronc-Pacifique fait alors défaut à ses engagements, en quelle situation se trouverait le gouvernement ? Le public exigerait que le chemin fût exploité. Le gouvernement pourrait installer un administrateur, mais le pays ne se trouverait pas moins responsable de l'exploitation du chemin. Vous auriez ainsi châtié la compagnie qui ne paie pas de loyer en la débarrassant du chemin de fer, et en exploitant ce chemin à vos propres frais. Si ce chemin est un fiasco, le pays ne pourrait rien recouvrer, du moins en tant qu'il s'agisse de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Le matériel roulant ne peut pas constituer un actif réel, et vous vous trouveriez avoir sur les bras un chemin qu'il vous faut exploiter, sans compter que le pays aurait à faire face chaque année à un énorme déficit. Pour peu qu'on étudie de près la situation, et qu'on ne se

laisse pas éblouir par cette garantie du Grand Tronc, qui n'est que purement illusoire, vous vous apercevez qu'advenant que la compagnie soit en défaut, le gouvernement sera forcé de supplier ces magnats du Grand Tronc de continuer à exploiter le chemin, même s'ils ne paient aucun intérêt, car cela vaudrait encore mieux que d'entreprendre nous-mêmes cette exploitation, et nous plonger encore plus avant dans les dettes.

Quand des discours sont prononcés en cette Chambre, ce n'est pas seulement pour la galerie, mais afin que le pays puisse aussi en retirer des avantages. L'année dernière, le ministre de l'Intérieur a prononcé un discours fortement argumenté, et qui était excellent à son point de vue. Parmi les arguments qui ont créé une plus grande impression—nous ne pouvons pas dire jusqu'à quel point—était celui consistant à nous faire croire que la Compagnie du Grand Tronc avait été engagée à devenir partie à ce contrat afin que le gouvernement pût s'assurer, comme on l'avait fait, la coopération de cette compagnie pour le paiement des 3 pour cent d'intérêt sur la division de l'est. J'ai sous les yeux les paroles mêmes de l'honorable ministre, mais je ne veux pas en donner lecture maintenant. Le leader de la Chambre s'est aussi exprimé dans le même sens. J'ai aussi ce discours sous la main, où il est dit que la Compagnie du Grand Tronc avait garanti 3 pour cent sur le coût de la division de l'est. L'honorable député de la Saskatchewan (M. Davis) a encore répété la même chose il n'y a que quelques jours. Nous savons tous fort bien—on l'a répété si souvent que personne n'en doit ignorer—que le Grand Tronc ne s'est jamais engagé à payer ni 3 pour cent ni autre chose sur le coût de ce chemin. Il n'y a absolument aucun article liant cette compagnie à l'égard du gouvernement. Le premier ministre a admis, en réponse à une question posée par le leader de l'opposition—il a admis en cherchant à s'échapper par la tangente—que selon toute probabilité il irait de l'intérêt même du Grand Tronc de payer ce 3 pour cent, et que par conséquent il n'y avait aucune inquiétude à avoir là-dessus. La Compagnie du Grand Tronc a eu assez de flair pour ne pas s'engager plus avant. Mais le public n'en est pas moins en erreur, à tel point que bon nombre d'honnêtes libéraux en ce pays sont fermement convaincus que le gouvernement ne court pas le moindre risque en construisant cette division de l'est, parce que la Compagnie du Grand Tronc a garantie 3 pour cent des frais de construction. Et à s'en tenir aux discours du ministre de l'Intérieur, du premier ministre, et d'un membre aussi distingué de cette Chambre que l'est l'honorable député de la Saskatchewan, nous ne pouvons guère nous étonner que les amis du gouvernement serait à ce point induits à erreur. Au reste, comment s'en étonner, quand nous voyons que ces malentendus existent jusque dans cette Chambre. Je crois cependant devoir affirmer que si on veut le moindrement étudier ce contrat, on ne tardera guère à s'en faire une tout autre opinion. L'année dernière, j'ai été stupéfait d'entendre un membre de cette Chambre, qu'on a voulu faire passer pour l'expert du gouvernement en matière de chemin de fer, et qui n'est autre que l'honorable député de Norkford-nord (M. Charlton)—dont chacun regrette l'absence de cette Chambre—j'ai été stupéfait, dis-je, d'entendre cet honorable député nous faire un exposé au sujet de l'adjudication des travaux à l'entreprise sur cette division de l'est. On trouvera tout cela à la page 8762 (v.f.) des Débats de l'année dernière.

Afin de démontrer dans quelles conditions d'honnêteté et d'économie allait être construite cette division de l'Est, il a prétendu que le pays en avait la garantie par le fait même que le chemin serait sous la gestion conjointe du gouvernement et de la compagnie. Voici ce qu'il dit :

> La compagnie a intérêt à ce que le chemin soit construit au meilleur marché possible, car il lui faudra payer 3 pour cent des frais de construction. Elle agira conjointement avec le gouvernement pour l'adjudication des travaux et la construction du chemin.

Je n'ai pas le moindre doute que l'honorable député de Norfolk-nord était alors sincère, et qu'il était convaincu que le Grand Tronc, ou le Grand-Tronc-Pacifique, agiraient conjointement avec le gouvernement pour l'adjudication des travaux et la construction du chemin. Cependant, l'année dernière, j'ai moi-même fait remarquer que le gouvernement avait pris grand soin que la compagnie n'eût pas la haute main sur les adjudications. Tout le temps que les plans et devis seraient en préparation, les ingénieurs pourraient venir les consulter ; mais pour l'adjudication des travaux, il n'y avait pas un seul mot nous portant à croire que la compagnie aurait la haute main sur ces travaux. Nombre de gens ont dû être gagnés à donner leur appui à ce projet par ces déclarations de l'honorable député de Norfolk-nord que le gouvernement et la compagnie agiraient ici conjointement, ce qui offrait une garantie d'honnêteté et d'économie, alors qu'en réalité le contrat ne contient aucune disposition de ce genre.

Il n'y a encore que quelques jours, le premier ministre a parlé de cette modification de l'article 9 comme étant de nature à pouvoir permettre à la Compagnie du Grand Tronc de se présenter sur le marché afin de trouver les fonds nécessaires à l'entreprise. J'ai déjà parlé de tout cela. Mais j'espère bien que le très honorable premier ministre prendra en considération l'avis que j'ai exprimé, e tque j'ai tout lieu de croire bien fondé, que bien loin de rendre service au Grand Tronc par cette disposition vous faites exactement le contraire. Il est vrai qu'on aide le Grand Tronc à se procurer de l'argent—cela est parfaitement vrai, et je suis ici d'accord

avec le très honorable premier ministre—mais une fois les actions achetées en donnant la garantie de la compagnie, la vente de ces actions fera obtenir de l'argent pour les fins que se propose la Compagnie du Grand Tronc, et en toute honnêteté elle ne pourra appliquer cet argent qu'à ces fins. Je ne veux pas ici discuter cette question plus au long. J'avais l'intention de vous communiquer d'autres renseignements, mais je crois en avoir dit assez pour bien faire valoir ce que j'ai ici en vue. Le point principal que je désire faire ressortir, c'est que ces honorables messieurs de la droite—je ne parle pas seulement des ministres, mais de tous ceux qui sont en arrière d'eux—font des déclarations, que je veux croire bien intentionnées, mais qui n'en sont pas moins absolument contraires à la vérité, et qu'on devrait avoir à cœur de rétracter, dès qu'il est établi qu'elles sont fausses, si l'on veut que le pays puisse réellement être mis en état de juger si ce contrat est bien dans son intérêt. L'honorable député d'Annapolis (M. Wade) est maintenant à son siège ; mais il n'y était pas, quand j'ai commencé. En parlant des changements apportés à ce contrat, cet honorable député a déclaré qu'on ne ferait rien qui pût augmenter les charges des contribuables. J'aimerais à savoir s'il est toujours du même avis. Mais je crois qu'il a réaffirmé entretenir la même idée à ce sujet. Eh bien, M. l'Orateur, je commence à voir comment il se fait que le très honorable leader du gouvernement puisse espérer qu'il aura le pays avec lui pour l'aider à lancer cette entreprise. Quand un homme, aussi expert en matière de chemin de fer et possédant autant de connaissances légales que l'honorable député—j'espère bien ne rien dire ici dont il puisse se formaliser—croit devoir venir nous assurer que toutes ces nouvelles concessions ne pouvaient rien ajouter à nos charges——

M. WADE : Je n'ai pas dit qu'elles ne pouvaient rien ajouter ; j'ai dit que, selon moi, ces concessions n'ajouteraient rien à nos charges.

M. NORTHRUP : Voyez donc ce que l'honorable député a dit. Voici ce que je lis à la page 882-83 des Débats :

> Pour ce qui est de ces concessions, je tiens à déclarer ici que les changements apportés ne coûteront pas au pays un seul sou de plus.

Le contrat amendé pourvoit à ce que le pays garantisse les obligations de la division de l'ouest jusqu'à concurrence de 75 pour 100 du coût, quel que soit ce coût. Je ne crois pas que l'honorable député d'Annapolis contestera cela.

M. WADE : Si l'honorable député veut lire le reste de mon discours, il sera fixé.

M. NORTHRUP : La vie est trop courte, et je renonce à entreprendre la lecture des discours de l'honorable, député. Je préfère m'en tenir aux faits. Si on considère que l'obligation autrefois restreinte à $30,000 par mille est maintenant devenue une obligation illimitée, on ne saurait certes jamais imaginer une obligation plus absurde que celle que l'honorable député ose venir soutenir en cette Chambre. Avant de terminer, laissez-moi vous répéter que je crois que cette Chambre a le droit d'exiger des explications du ministre des Finances, lequel s'est prononcé l'année dernière si fortement en faveur de ce contrat en arguant que ces actions devaient être détenues par le Grand Tronc. Il n'en est plus ainsi cette année, et c'est pourquoi je dis que nous avons le droit d'exiger à ce sujet des explications. Je crois que le très honorable premier ministre devrait aussi nous expliquer comment il se fait que le Grand Tronc, en achetant ces actions au moyen d'une garantie—et on donne ici tout pouvoir aux administrateurs du Grand Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique de transporter toutes actions qu'ils voudront en considération de la garantie—puisse se présenter sur les marchés financiers afin de se procurer des fonds pour le Grand-Tronc-Pacifique.

M. CLANCY : Je ne crois pas que j'aie à m'excuser de demander quelques instants à la Chambre afin de me permettre de protester contre l'un des projets de chemin de fer les plus extravagants qui aient jamais été lancés en Amérique. Autant que je puis voir—et je ne suis ici qu'un simple profane—ce projet est sans parallèle dans toute l'histoire des chemins de fer du continent américain. On pourrait croire que je m'avance ici beaucoup, mais je mets cependant ces honorables messieurs de la droite au défi de pouvoir nier ce que je vais dire. Il s'agit ici d'une riche et puissante compagnie de chemin de fer, désirant arriver au Nord-Ouest, afin de pouvoir améliorer son réseau de l'est. Cette compagnie, après en avoir conféré avec le gouvernement, obtient que le premier ministre consente à créer ce que j'appellerai ici une simple fiction légale, c'est-à-dire la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, destinée à masquer et à protéger le Grand Tronc, qui est réellement la seule compagnie en cause, de telle sorte que le Grand Tronc ne soit pas exposé à dépenser un seul dollar et n'encoure que le moins de responsabilités possibles. Je ne crois pas que personne puisse venir ici contester tout cela. Cela fait, on fit ensuite consentir le premier ministre à construire 1,900 milles de chemin de fer dans une région dépourvue de trafic, et à en donner la jouissance au Grand Tronc. Remarquez bien que je dis toujours le Grand Tronc. Et quels moyens a-t-on employés ? On s'est servi de l'homme de paille, c'est-à-dire, de ce soi-disant Grand-Tronc-Pacifique, qui ne possède pas un seul dollar, qui ne peut pas mettre un seul dollar dans ce chemin, qui n'existe même pas si ce n'est que pour servir de paravent au

Grand Tronc. On afferme ensuite ce chemin. La Compagnie du Grand Tronc qui est ici la seule intéressée n'est pas responsable pour un seul sou de loyer. Le gouvernement n'a de recours, pour son loyer, que contre l'homme de paille. Bien plus, la Compagnie du Grand Tronc, par l'entremise de son homme de paille, pourra émettre des obligations jusqu'à concurrence, pour ainsi dire, du montant requis pour la construction de toute la division de l'ouest. Le gouvernement du jour garantit les trois quarts du coût de la division des montagnes, quel que soit le coût, et probablement au delà des trois quarts du coût de la division des prairies, parce que cette division peut ne pas coûter beaucoup plus que $13,000 par mille. Le Grand Tronc arrive ensuite et garantit les actions du soi-disant Grand-Tronc-Pacifique, qui sont ses propres actions, et n'appartiennent pas plus au Grand-Tronc-Pacifique qu'à l'homme dans la lune. Qu'arrive-t-il ensuite ? Comme compensation de la garantie de ses propres actions, au nom du Grand-Tronc-Pacifique, jusqu'à concurrence de 25 pour 100, la Compagnie du Grand Tronc prend $25,000,000 d'actions dont elle peut disposer à son gré, qu'elle peut mettre sur le marché, et sur lesquelles le public sera appelé à payer des dividendes sous forme de prix de transport plus élevés. Je défie qui que ce soit en cette Chambre de venir me dire que je n'ai pas exposé les faits tels qu'ils sont. Nous sommes ici en présence d'une corporation riche et puissante, mais sa richesse ne lui sert en cette occurrence qu'à se donner des airs respectables afin qu'elle puisse être plus à même de leurrer le gouvernement. Sir Rivers-Wilson n'y a pas été par quatre chemins pour exposer aux actionnaires du Grand Tronc en quoi consisteraient leurs responsabilités. L'un des actionnaires, M. Allen, s'étant permis quelques objections, sir Charles Rivers-Wilson lui répliqua qu'il se trompait du tout au tout et s'exprima comme suit :

> Il ne craint pas d'affirmer que les responsabilités du Grand Tronc s'élèveront à 9 millions de livres sterling, et il divise ces neuf milions comme suit : trois millions pour les garanties, cinq millions pour le matériel roulant, et un million pour le cautionnement.

Il réfute ensuite les objections de M. Allen :

> Quant aux trois millions de garantie, il y a là assurément, je le répète, un engagement, et cela augmente d'autant les responsabilités du Grand Tronc.

Laissez-moi m'arrêter ici un instant. Il y a là une responsabilité, mais la Compagnie du Grand Tronc n'est pas seule ici en cause. Il est vrai qu'elle garantit ses propres obligations au nom du Grand-Tronc-Pacifique, mais advenant le cas où le Grand-Tronc-Pacifique serait en défaut, la Compagnie du Grand Tronc ne court aucuns risques, car elle se trouve créancière hypothécaire et elle n'aura qu'à exercer ses droits. Sa responsabilité se trouve ainsi fort limitée. Sir Charles Rivers-Wilson ajoute encore :

> Quant aux cinq millions pour le matériel roulant, ce n'est pas cinq millions, mais trois millions. Le Grand Tronc n'a rien à faire avec cela. C'est le Grand-Tronc-Pacifique qui aura à fournir ce matériel roulant, et comme l'administrateur-délégué vous le dira, toutes les dispositions sont prises pour que ce matériel soit fourni par un syndicat.

Voilà qui règle la chose. Sir Charles Rivers-Wilson dit encore :

> Par conséquent, vous pouvez rayer tout cela, et dire quatre millions. Quant au million pour le dépôt, cela ne vous coûtera pas un seul sou.

Eh bien, M. l'Orateur, je le répète, cette riche compagnie a dû hypnotiser le gouvernement—je ne saurais trouver une expression plus juste—à tel point qu'on a négligé de prendre, en ces conjonctures, les précautions les plus élémentaires et les plus courantes entre gens d'affaires, comme de ne jamais permettre, par exemple, qu'un homme de paille puisse se présenter pour traiter une affaire de cette importance à la place de la véritable partie au contrat.

Il m'importe peu de savoir quelles sont les obligations qui peuvent lier le Grand-Tronc-Pacifique en vertu de ce contrat. Ainsi que mon honorable ami d'Hastings-est l'a fait remarquer, vous ne pourrez pas forcer le Grand-Tronc-Pacifique à exécuter le contrat, à moins que cette compagnie ne possède de quoi payer les forfaits qu'on pourrait lui demander de payer. Il n'y a pas un seul dollar de garantie que nous n'ayons pas créé nous-mêmes. Notre hypothèque est basée sur l'actif que nous avons créé, sur le crédit du Canada, et sur l'argent que nous avons mis dans l'entreprise. Maintenant, il y a encore un autre abandon que celui qui se rapporte à cette clause. L'objet avoué qu'on a eu en demandant à la Compagnie du Grand Tronc de s'intéresser à ce projet, ainsi que l'ont déclaré l'honorable ministre des Finances et le très honorable chef du gouvernement, a été tout simplement qu'on désirait obtenir la garantie de cette compagnie. Mais comment y arriver ? Nous allons forcer la compagnie, s'est-on dit, à prendre $25,000,000 d'actions. Et dans quel dessein ? Le premier objet en vue était que ces actions seraient gardées en garantie de l'intérêt sur les obligations que nous avons garanties. C'était là la considération la plus puissante qu'on pouvait invoquer. L'autre considération était que ces $25,000,000 d'actions seraient non seulement détenues en garantie de l'intérêt sur ces obligations, mais qu'on les garderait aussi afin d'empêcher qu'elles ne fussent mises sur le marché, et afin qu'elles ne devinssent un moyen de faire suer des dividendes au public sous forme de taux de transport plus élevés. Ces deux conditions ont été absolument abandonnées. Où en sommes-nous arrivés aujourd'hui ?—à cette

humiliation d'être forcés de dire que la Compagnie du Grand Tronc a fait faux bond à ses engagements, et que nous avons été obligés d'en passer par ses fantaisies. Le très honorable chef du gouvernement nous a posé cette question : " Pourquoi traiter cette compagnie différemment des autres compagnies, en ne lui permettant pas de mettre ses actions sur le marché et d'en faire ce qu'il lui plaira ? " La réponse est bien simple, et c'est que cette compagnie est dans une situation absolument anormale. C'est nous qui garantissons ses obligations. Alors que nous nous portons ainsi garants et que nous mettons l'argent du public dans la construction de ce chemin de fer, la compagnie retire tout le bénéfice de l'entreprise, et bien qu'elle ait la haute main sur tout, elle n'est pas responsable d'un seul dollar. Quelle est l'objet que se propose cette compagnie de chemin de fer ? L'objet que se propose le Grand Tronc est d'enrichir son réseau en y ajoutant ses grandes stations terminales de Chicago, Buffalo et Portland. Je le répète, c'est là l'un des projets les plus extraordinaires que nous ayons jamais vus au Canada. Je mets le très honorable chef du gouvernement au défi, sans me départir du respect que je lui dois, de pouvoir contester ce que je viens de dire au sujet du caractère vraiment étrange de toute cette entreprise de chemin de fer, et au sujet de la remarque que j'ai faite que cette grande Compagnie du Grand Tronc s'abritait derrière une pure fiction légale désignée sous le nom de Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, ce qui en somme équivaudrait à dire que le très honorable chef du gouvernement a passé un contrat avec un fantôme sans pour cela que les espèces tirées des goussets du public soient moins réellement sonnantes ou trébuchantes.

M. OSLER : Le gouvernement prétend que ce contrat a été passé afin de conserver au peuple canadien le commerce de l'ouest. On nous affirme que c'est là l'objet qu'on s'est proposé, et que toutes ces subventions considérables n'ont été consenties qu'afin que ce grand commerce du Nord-Ouest puisse affluer plus que jamais aux ports maritimes du Canada. D'un autre côté, la gauche de cette Chambre s'oppose à ce projet parce qu'elle croit que, bien loin de réaliser ce qu'on en attend, ce projet aura un effet tout contraire ; c'est-à-dire que, tout en avantageant la Compagnie du Grand Tronc, ce chemin de fer va détourner le commerce du Canada vers les ports des Etats-Unis. C'est là le point de vue où s'est placée la gauche de cette Chambre. Nous prétendons, et je ne crois pas que cela puisse être contesté, que l'intérêt de la Compagnie du Grand Tronc sera ici de recueillir le plus de trafic possible dans l'ouest, de faire passer ce trafic sur la ligne que le gouvernement veut construire à l'est de Winnipeg, d'avoir des raccordements en hiver à North-Bay, ou un autre point de jonction, et en été à Port-Arthur par les embranchements construits, possédés et exploités par le Grand Tronc, et ainsi de pouvoir alimenter son propre réseau. C'est là ce dont peut convenir toute personne qui veut étudier la situation et qui y met du sens commun. C'était là l'objet que la Compagnie du Grand Tronc avait en vue, quand elle a à l'origine proposé ce projet, qui devait être réalisé pour ainsi dire à ses propres frais, ou du moins avec seulement une certaine subvention pour l'aider à construire la ligne. Je suis d'avis que le projet du gouvernement va avoir l'effet direct dont j'ai parlé. Nous en avons, du reste, des preuves multiples, car il est facile de voir avec quel soin les administrateurs du Grand Tronc ont évité d'assumer la moindre responsabilité, tant à leurs assemblées que pendant tout le temps que ces négociations ont duré. Ils ont évité toute allusion à la division de l'est, c'est-à-dire, précisément à cette partie de la ligne qui va nous coûter tant d'argent. Ils prétendent qu'ils ne se lancent dans cette entreprise que pour l'avantage de leurs actionnaires, et afin de pouvoir améliorer leur propre réseau. Cela nous paraît être, aussi, absolument comme cela. Nous voulons imposer au Grand Tronc, qui est ici la seule partie responsable, certaines obligations qui forceront cette compagnie, autant que faire se peut, à remplir l'objet que le gouvernement se propose, c'est-à-dire d'envoyer à des ports canadiens par des lignes canadiennes le trafic de l'ouest auquel on s'attend dans l'avenir. Jusqu'ici, le gouvernement a montré qu'il s'était livré entièrement aux mains de la Compagnie du Grand Tronc. Les gens du Grand Tronc nous disent et le gouvernement prétend que les actionnaires du Grand Tronc n'ont pas voulu ratifier les arrangements qui avaient été passés l'année dernière. Eh bien ! M. l'Orateur, je dis que ce n'est pas là la vérité, car les administrateurs du Grand Tronc n'ont jamais soumis et n'ont jamais eu l'intention de soumettre à leurs actionnaires, le projet élaboré par ce parlement l'année dernière.

Ils ont obtenu du gouvernement toutes les concessions qu'ils pouvaient obtenir, pour la bonne raison qu'on les a forcés en quelque sorte d'être parties à un contrat dont ils ne voulaient pas entendre parler ; et quand certains directeurs du Grand Tronc ont signé ce contrat, ils ne montrèrent pas aucunement par la suite qu'ils avaient la moindre intention de mettre ce contrat à exécution. Ils ne soumirent pas ce premier contrat à leurs actionnaires, mais après que la date pour verser le dépôt eût été passée, ils ouvrirent des négociations avec le gouvernement ou bien ce fut le gouvernement qui ouvrit des négociations avec eux. Les actionnaires du Grand Tronc n'ont jamais refusé d'accepter le premier contrat. Les administrateurs du Grand Tronc possèdent la confiance de la grande majorité des actionnaires, et si ces administrateurs leur avaient soumis un con-

trat en leur conseillant de l'accepter, ils l'auraient accepté avec le même empressement qu'ils ont accueilli ce contrat supplémentaire. Les administrateurs du Grand Tronc n'ont jamais soumis à leurs actionnaires le contrat signé l'année dernière par l'entremise de leur homme de paille, c'est-à-dire le Grand-Tronc-Pacifique. Ils s'étaient aperçus que le gouvernement avait tellement à cœur quelque projet de ce genre qu'on pouvait obtenir toutes les modifications qu'on désirerait, et ils obtinrent tout ce qu'ils demandèrent.

Ce qu'il y a d'étrange, c'est qu'on n'ait pas demandé davantage, si toutefois il restait quelque chose à demander. Il semble on ne peut plus extraordinaire, pour ce qui est de la division de l'Ouest—qui de l'avis du Grand Tronc et du gouvernement, est la section la plus rémunératrice—que ce soit le Grand Tronc qui reçoive toutes les actions, bien que le gouvernement garantisse les trois quarts des frais de construction. La Compagnie du Grand Tronc ne garantit que 25 pour cent, et cependant elle reçoit 100 pour cent des actions. La clause est rédigée de telle sorte que c'est évidemment l'intention de la Compagnie du Grand Tronc d'employer ces actions pour les donner en primes, ou pour des fins de spéculation, ainsi qu'on fait depuis quarante ans avec les actions ordinaires de la Compagnie du Grand Tronc. Les actions ordinaires du Grand Tronc ont eu depuis trente ans sur le marché une valeur hors de toute proportion avec leur valeur réelle, parce que ces actions étaient destinées à la spéculation, et c'est là aussi ce qui arrivera pour ces autres actions. En cas de défaut sur la section de l'Ouest, le gouvernement ne peut exercer aucun recours, parce que la Compagnie du Grand Tronc, avec les votes dont elle peut disposer pour ces actions, pourra élire les administrateurs du Grand-Tronc-Pacifique, et elle aura la haute main sur le receveur qui sera chargé de l'exploitation du chemin, pour les trois quarts appartenant au gouvernement, et le quart appartenant au Grand Tronc. Tous les hommes de chemin de fer reconnaissent qu'une route restant complètement isolée dans un pays ne peut jamais être rémunératrice, et le Grand Tronc pourra faire passer sur sa ligne tout le trafic qui se présentera, grâce à ses embranchements. Les administrateurs du Grand Tronc en agiront ainsi, parce qu'ils sont hommes d'affaires, et parce que, dès qu'ils seront les maîtres, ils ne peuvent faire autrement que de chercher à avantager leur propre chemin de fer, dût cette nouvelle ligne, où ils n'ont qu'un intérêt insignifiant, en souffrir des dommages irréparables.

Le premier ministre nous a dit, en nous soumettant ce contrat amendé, qu'il n'y avait pour ainsi dire aucuns changements dont il valût la peine de se préoccuper. Mais le ministre des Finances n'en a pas moins admis que ces changements étaient importants, qu'il ne restait pas d'autre alternative au gouvernement que d'accepter ces changements, et que le Grand Tronc lui avait imposé de force ce contrat ainsi modifié. Nous sommes donc ici en présence d'un véritable différend entre deux des principaux membres du gouvernement. Les administrateurs du Grand Tronc, lors de l'assemblée des actionnaires, ont évité avec le plus grand soin de faire la moindre allusion à la section de l'Est. Seul, un directeur démissionnaire, c'est-à-dire M. Allen, a parlé d'un mémoire qui avait été évidemment passé de main en main parmi les directeurs, et où il était dit que cette section de l'Est était un projet quelque peu prématuré. On était évidemment d'avis qu'aucune responsabilité ne s'attachait pour eux à cette section de l'Est, même s'il y avait défaut pour l'exécution de cette partie du projet. J'affirme sans la moindre hésitation que la Compagnie du Grand Tronc aura tout intérêt à diriger le trafic du Nord-Ouest sur sa propre ligne jusqu'au lac Supérieur, ce qui pourra abaisser la distance de Winnipeg à Duluth à quelque chose comme 360 milles. C'est là la route que devra prendre une grande partie du fret envoyé de Winnipeg, et cette route sera construite prochainement par le Grand Tronc ou par une autre compagnie.

Si, cependant, le Grand Tronc envoie du fret de Port-Arthur, il prendra soin de l'envoyer tellement loin qu'il pourra en faire passer à volonté sur son propre réseau à l'est de la baie Georgienne. Il enverra ce fret aussi loin qu'il le pourra dans la province d' Ontario, et en hiver il dirigera toutes ses exportations sur Portland. Il n'est guère dans l'intérêt du Grand Tronc d'envoyer un seul boisseau de grain au nord de ce chemin jusqu'à Québec, parce qu'il n'en retirera rien, au lieu que s'il l'envoie sur sa propre ligne il aura le fret de l'ouest d'Ontario jusqu'à Portland.

Je ne veux pas entrer dans aucun détail, mais je dois m'élever aussi énergiquement que je le puis contre ce projet. Tant en mon nom personnel, qu'au nom, je crois, de tous les membres de cette Chambre, je dois déclarer que nous désirons tous sincèrement que le Grand Tronc ait accès au Nord-Ouest Nous approuvons tous cette partie du programme, et nous sommes persuadés que cela serait dans l'intérêt du Canada. Mais si cette compagnie sollicite de l'aide auprès du gouvernement, afin de lui permettre de pousser sa ligne jusqu'au Nord-Ouest, notre devoir est d'imposer des conditions très strictes afin de forcer cette compagnie à diriger son trafic vers les ports canadiens. Je soutiens que ce projet du gouvernement ne pourra en aucune façon sauvegarder les intérêts canadiens. Bien au contraire, on nous demande d'accorder à la Compagnie du Grand Tronc d'énormes subventions, sans que nos ports canadiens soient le moindrement protégés. Je crois que les intérêts du Grand Tronc ne changeront pas d'un iota à l'avenir, et que ces intérêts resteront ce

qu'ils sont aujourd'hui. Ces intérêts du Grand Tronc consisteront à faire passer sur ses propres lignes le plus possible de voyageurs et de marchandises. Le Grand Tronc n'a pas d'intérêt pour un seul dollar à acheminer ses transports par cette ligne, de North-Bay à Québec, et le gouvernement n'a pas pris un seul moyen de l'y forcer, au cas où la compagnie ferait la sourde oreille, c'est-à-dire au cas où toutes les craintes exprimées par la gauche de cette Chambre viendraient à se réaliser.

M. KEMP : On a déjà dit bien des choses au sujet du montant d'argent que la compagnie met dans cette entreprise, ou dont elle devient responsable. Si l'on considère ce qu'on devra probablement réaliser avec la vente des $25,000,000 d'actions ordinaires, je crois que nous admettrons que la compagnie ne met pas un seul dollar dans l'entreprise. Il est vrai que le président de la compagnie, à l'assemblée annuelle des actionnaires, a dit que leur responsabilité s'élevait à £2,968,000 pour le principal, et à £118,720 par année pour l'intérêt. Mais il a ajouté tout aussitôt :

Je ne dois pas oublier de mentionner qu'en retour de l'appui que nous vous demandons d'accorder à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, le Grand Tronc aura la haute-main sur cette compagnie, et deviendra l'acquéreur de la totalité des actions ordinaires, représentant $25,000,000 ou £5,000,000. Je ne puis pas dire au juste quelle sera la valeur ultérieure de ces titres, ni quand ces titres acquerront une valeur substantielle, mais vous ne devez pas oublier, d'un côté, que le Nord-Ouest est destiné à un développement certain et rapide, et de l'autre côté, que tous les chemins de fer jusqu'ici construits dans les mêmes conditions et dans les mêmes districts ont eu une réussite des plus brillantes.

Par conséquent, je dis donc que la vente de ces $25,000,000 d'actions, soit que cette vente se fasse en tout ou en partie, donnera suffisamment au Grand Tronc pour lui permettre de se rembourser du montant de sa garantie, c'est-à-dire £2,968,000. D'un autre côté, M. l'Orateur, que reçoit ici le pays? Le grand point qu'a voulu faire ressortir le gouvernement, c'est que nous allons pouvoir enfin faire arriver à nos ports maritimes les produits du Nord-Ouest, et c'est à ce sujet que j'aimerais bien que le gouvernement nous donne d'autres explications. J'aimerais à demander au gouvernement s'il croit que M. Hays et le président du Grand Tronc sont bien sincères quand ils manifestent la détermination de transporter à nos ports maritimes les produits du Nord-Ouest, et s'il croit aussi que l'article 42 du contrat sera suffisante pour en arriver à cela. Est'il quelqu'un en cette Chambre qui puisse supposer que M. Hays aurait mis le Grand Tronc en telle posture que cette clause pût lui être appliquée ? M. Hays est bien trop entendu en affaires pour avoir acculé le Grand Tronc ou le Grand-Tronc-Pacifique à une semblable situation. Si M. Hays eût prévu quelque ennui, il aurait demandé au gouvernement de lui dire à quelles conditions il lui permettrait d'utiliser l'Intercolonial, de Moncton à Halifax ou de Moncton à Saint-Jean. Mais on n'a jamais songé à poser cette question. Pas un seul membre de la droite n'est venu nous dire, je crois, que cette question avait déjà été prise en considération, ou qu'il y eût la moindre entente avec le Grand Tronc au sujet de l'utilisation de l'Intercolonial, de Moncton au littoral, ou de l'utilisation des têtes de ligne de l'Intercolonial sur l'Atlantique. M. Hays, je le répète, est un financier bien trop avisé pour ne pas avoir pris soin de fermer soigneusement toutes les issues derrière lui. Dans les divers discours prononcés devant les actionnaires du Grand Tronc, on n'a jamais dit que le Grand-Tronc-Pacifique dût utiliser l'Intercolonial ou les têtes de ligne de l'Intercolonial sur l'Atlantique. Ce que je soutiens ici, c'est que du moment que nous faisons ces énormes sacrifices, et du moment que le gouvernement affirme que son intention est que les ports du Canada reçoivent le bénéfice de ce trafic de l'ouest, le gouvernement devrait insister à ce qu'on édicte des peines quelconques afin de forcer la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à exécuter son contrat. Ce sont surtout les citoyens de la ville de Toronto qui savent ce que cela veut dire d'imposer des peines à une corporation. Il y a douze ou quinze ans, ce que l'on croyait être un excellent contrat a été passé avec la Compagnie des tramways de Toronto. Les meilleurs hommes de loi avaient été appelés pour rédiger le contrat, et après qu'on y eût travaillé pendant plus d'un an, on fut généralement d'avis que c'était là l'un des meilleurs contrats qui eussent jamais été rédigés. Mais le point faible de ce contrat, c'est qu'on n'avait pas songé à édicter aucune peine, et c'est là aussi l'exacte position en laquelle nous sommes aujourd'hui pour ce qui est du transport des produits du Nord-Ouest jusqu'à l'Atlantique par la voie du Grand-Tronc Pacifique. Les administrateurs de la Compagnie des tramways de Toronto sont des gens que nous rencontrons tous les jours, et qui ont à compter avec l'opinion du public et de la presse. Et cependant je n'ai jamais entendu dire qu'ils eussent perdu une minute de sommeil, ou qu'ils eussent éprouvé le moindre souci, quand ils s'aperçurent que toute la population se liguait contre eux pour les forcer à exécuter leur contrat avec la ville. Afin d'accentuer encore davantage ce que je dis ici, laissez-moi vous lire quelques extraits de journaux au sujet de l'attitude de ces messieurs. Le "News" de Toronto, du 19 mars dernier, parlant de la non-exécution du contrat de la Compagnie des tramways, s'en prenait à M. W. D. Matthews, qui est un homme connu pour sa parfaite intégrité, dans les termes suivants :

Il est à supposer que tout cela l'amuse beaucoup, et qu'il se demande combien de temps on y prendra goût. Il doit souvent lui-même mon-

ter en tramway afin de voir ce qu'il en est, et on l'a déjà vu retourner chez lui dans la rue Saint-George, l'air tout ragaillardi, après avoir pris quatre heures (plus ou moins) pour effectuer le trajet de la rue Yonge à la rue Front.

Parlant d'un autre directeur, dont le nom est bien connu, et qui n'est autre que le sénateur Cox, le même journal disait encore :

Mais le sénateur Cox, qui est, comme chacun sait, un homme très absorbé, a besoin d'exercice, et c'est ici que le service des tramways est pour lui le bienvenu. Ce bon M. Cox aime à rire, et il en a eu ici tout son soûl. Bon nombre de gens vont au théâtre pour essayer de chasser leurs soucis. Quant au sénateur Cox, il se contente de s'amuser aux dépens des directeurs de la compagnie des tramways, et cela lui est une source continuelle de délices.

Si je lis ces extraits, c'est afin de démontrer à quel point il est difficile de forcer les directeurs d'une corporation à exécuter un contrat, et combien plus difficile il devra être au public de ce pays de pouvoir s'en prendre aux administrateurs du Grand Tronc, qui résident à l'étranger. Même si ces administrateurs habitaient le Canada, nous savons tous que les corporations sont sans entrailles et qu'elles ne se guident que sur ce qui peut être stipulé dans un contrat. Il est donc regrettable que le gouvernement ne puisse pas forcer la Compagnie du Grand Tronc à devenir partie à ce contrat, surtout pour ce qui a trait au transport des marchandises aux ports canadiens, et n'insiste pas pour que des peines soient édictées pour toute violation de l'article 42. Je répète que les provinces maritimes sont parfaitement au courant de tout cela. Je n'en veux pour preuve que ce qui s'est passé à Saint-Jean, N.-B. Les électeurs de Saint-Jean ont étudié soigneusement ce contrat avant l'élection partielle, et ils en sont venus à la conclusion que cette clause était insuffisante. Nous savons quel a été le résultat de cette élection, et nous en verrons bien d'autres aux prochaines élections générales. Le public ne veut pas se laisser berner de cette façon. Ce que le gouvernement devrait faire, c'est d'insister auprès de la Compagnie du Grand Tronc pour qu'elle devienne partie à ce contrat, afin d'empêcher que nos produits ne prennent le chemin des ports des Etats-Unis, et d'édicter les peines nécessaires pour forcer la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à observer rigoureusement les conditions du contrat. A moins qu'on n'en agisse ainsi, nous ne tarderons pas à voir naître les mêmes difficultés que celles qui se sont déjà produites entre la ville de Toronto et la Compagnie des tramways de Toronto.

L'honorable M. FITZPATRICK : J'espère bien que ces honorables messieurs comprendront que si nous ne répondons pas plus au long aux discours intéressants qui ont été prononcés cet après-midi, ce n'est pas par manque d'égards, mais bien plutôt parce que bon nombre des arguments invoqués ont déjà été présenté et discutés, et parce qu'il va nous falloir reprendre plus tard l'examen de toutes ces questions. Par conséquent, je préfère remettre ce que j'ai à dire à une autre séance.

L'honorable M. HAGGART: On vient d'attirer mon attention sur le discours de l'honorable député de Brantford (M. Heyd) en réponse à celui que j'ai prononcé l'autre soir. J'ai émis l'avis qu'il ne servait à rien d'employer des pentes de moins de quatre dixièmes, parce que la force de traction nécessaire pour ébranler un train sur une pente de quatre dixièmes était la même que celle qui était nécessaire pour mettre une locomotive en mouvement sur un plan uni. Je me suis fait fort de pouvoir établir tout cela. Cependant, mon honorable ami a pu trouver sur les rayons de la bibliothèque un auteur qui émet une opinion toute contraire. Mon honorable ami a dit :

J'ai entendu, ce soir, l'ancien ministre des Chemins de fer déclarer, avec quel aplomb et quelle assurance ! qu'une voie ferrée ayant une inclinaison de quatre dixièmes équivaut virtuellement à un chemin de niveau. Cette assertion, il l'a faite avec tant d'assurance que l'on craindrait presque d'en nier l'exactitude. Pourtant, j'ai entre les mains les modèles adoptés par le Pacifique Canadien relativement aux pentes des voies ferrées ainsi que les modèles reconnus par M. Wellington. Ils sont en complète contradiction avec les données de l'ancien ministre des Chemins de fer.

Il faut étudier son affirmation relative aux pentes de la voie ferrée avec autant de soin que chaque assertion qu'il fait avec tant de flegme et d'aplomb. Il affirme qu'une voie ayant une inclinaison de quatre dixièmes équivaut à un chemin de niveau. Que dit M. Wellington dans sa soumission? Il dit qu'une locomotive ayant un cylindre de 18 pouces sur 24 peut remorquer une charge de 2,183 tonnes sur un chemin non incliné, tandis que si la voie offre une pente de quatre dixièmes elle peut remorquer une charge de 1,058 tonnes.

Personne ne met en doute l'exactitude de tout cela. Mais ce que j'ai dit, c'est qu'il ne servait à rien d'employer des pentes de moins de quatre dixièmes, parce qu'on a pu constater qu'il fallait la même force de traction pour ébranler une locomotive sur un plan uni que sur une voie à déclivité de quatre dixièmes, et j'ai cité à l'appui le " Scientific American ". Je croyais m'être fait parfaitement comprendre.

L'article 9 de l'annexe est adopté.

A l'article 10 de l'annexe :

10. Le paragraphe vingt et un dudit contrat est modifié par l'insertion de l'alinéa qui suit:

Pourvu de plus que, advenant le cas où le gouvernement se déterminerait à se charger de l'exploitation de ladite division de l'est, la compagnie aura, pour une autre période de cinquante ans, les droits de parcours et de traction nécessaires pour conserver ininterrompu le service entre la division de l'ouest et les autres parties du réseau de la compagnie et le réseau du Grand Tronc de chemin de fer, aux termes et conditions dont il sera

convenu au besoin ou qui, au cas de désaccord à cet égard, seront au besoin établis de la manière prévue au paragraphe 24 (2) des présentes, lequel paragraphe est présentement rendu applicable aux cas pouvant survenir aux termes de ce paragraphe.

L'honorable M. FITZPATRICK : Dans l'ancien contrat, on avait stipulé que si, à l'expiration de cinquante ans, le gouvernement ne prenait pas et n'exploitait pas lui-même la division de l'est, de Winnipeg à Moncton, le Grand-Tronc-Pacifique aurait un bail de cette section. On veut ici amender cet article de façon à ce que, dans le cas où le gouvernement déciderait de se charger de l'exploitation de cette division de l'est, la compagnie aura tels droits de parcours et de traction qui pourront être jugés nécessaires pour lui permettre d'exploiter de façon profitable la section de l'ouest de Winnipeg jusqu'à l'océan.

M. R. L. BORDEN : Afin de comprendre exactement ce que veut dire cette clause, nous devrions nous reporter en premier lieu aux articles 21 et 24 de l'ancien contrat. L'article 20 de l'ancien contrat stipule que la division de l'est soit louée au Grand-Tronc-Pacifique. L'article 21, qui est maintenant amendé, arrête ce qui suit :

Si, à l'expiration dudit bail, le gouvernement juge à propos de ne pas se charger de l'exploitation de ladite division de l'est, la compagnie, à condition que les termes proposés par elle soient aussi avantageux pour le gouvernement que ceux que propose une autre compagnie de chemin de fer, également en état de remplir et d'exécuter les obligations qu'impose le gouvernement au locataire de ladite division, aura droit à une prorogation ou à un renouvellement dudit bail pour une autre période de cinquante ans aux conditions dont il pourra être convenu. Avis de l'intention des parties sera donné de la manière que ledit bail pourra prescrire.

Dans l'article 24 de l'ancien contrat, il est stipulé que l'affermage réservera au gouvernement, pour ce qui est de l'Intercolonial, des droits de circulation et de traction sur la division de l'Est à certaines conditions mentionnées. Le même article stipule aussi que le gouvernement aura des droits de parcours et de traction suffisants pour permettre à toute compagnie de chemin de fer qui désirerait utiliser la division de l'Est de le faire à certaines conditions. Cette clause stipule, en outre, que le gouvernement aura pour l'Intercolonial les mêmes droits de parcours sur la division de l'Ouest, et ce privilège est aussi accordé à toute compagnie de chemin de fer qui désirerait utiliser la division de l'Ouest. Ainsi, nous voyons que cette clause comprend ici quatre droits : droits de parcours pour le gouvernement sur la division de l'Est ; mêmes droits de parcours à la discrétion du gouvernement, pour toute compagnie quelconque sur la division de l'Est ; droits de parcours pour le gouvernement sur la division de l'Ouest ; et mêmes droits, à la discrétion du gouvernement, pour toute compagnie quelconque. La clause que nous sommes présentement à étudier concerne le cas où le gouvernement entreprendrait lui-même de se charger de l'exploitation de la dite division de l'Est, et alors, bien entendu, le bail ne serait pas renouvelé et prendrait fin. La clause amendée contient les dispositions nécessaires pour le renouvellement du bail au Grand-Tronc-Pacifique par le gouvernement, au cas où le gouvernement ne renouvellerait pas le bail. Ces dispositions sont celles-ci : que la compagnie aura droit, en ce cas, pendant une autre période de cinquante ans, à tels droits de parcours et de traction qui pourront être nécessaires pour maintenir le service entre la dite division de l'Ouest et d'autres parties du réseau de la compagnie et du réseau du Grand Tronc. Je désire faire remarquer au gouvernement que, bien qu'on ait introduit une disposition stipulant que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pourra pendant cinquante autres années avoir des droits de traction sur la division de l'Est, nous ne voyons pas qu'il y ait là aucune disposition similaire portant que le gouvernement ou toute autre compagnie de chemin de fer pourra, pendant ces cinquante autres années, avoir des droits de parcours et de traction sur la division de l'ouest. Il me semble qu'il y a là une omission assez grave. D'après les conditions du bail, durant la première période de cinquante ans, et durant toute la période de renouvellement, ces droits restent assurés au gouvernement ; mais dans le cas où le gouvernement laisserait expirer le bail au bout de cinquante ans, la compagnie retiendra des droits de parcours sur la division de l'Est, alors que le gouvernement ou toute compagnie de chemin de fer désignée par le gouvernement ne possédera pas d droits corrspondants sur la division de l'Ouest, excepté qu'on puisse les obtenir en vertu des dispositions générales de l'Acte des chemins de fer. J'aimerais à demander au ministre de la Justice si tout cela est bien exact. Dans l'affirmative, je désirerais savoir pour quelle raison on n'a pas introduit dans ce nouveau contrat une disposition comme celle dont je vient de parler.

L'honorable M. FITZPATRICK : Si j'ai bien saisi ce que veut dire mon honorable ami, il prétend que, pour ce qui est de la division de l'Ouest, durant le temps où le bail est en vigueur, c'est-à-dire durant cinquante ans, nous avons des droits de circulation sur cette division pour l'Intercolonial, ou tout autre chemin de fer d'Etat——

M. R. L. BORDEN : Ou tout autre chemin de fer.

L'honorable M. FITZPATRICK : Tout chemin de fer que posséderait le gouvernement ?

M. R. L. BORDEN : Oui.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'exploitation de la division de l'Ouest par le Grand Tronc nécessite des raccordements avec l'est du Canada, et, cela étant, il sera nécessaire d'avoir des droits de parcours, dans cinquante ans, sur le chemin du gouvernement, afin de pouvoir communiquer avec l'est du Canada. Tout ce qui est de la division de l'Ouest, cela est du ressort de l'Acte des chemins de fer. D'après cet acte, toute compagnie peut obtenir des droits de parcours sur la division de l'Ouest, ainsi que sur toute autre route——

M. R. L. BORDEN : Quelle est la disposition de l'Acte des chemins de fer qui a trait à cela ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Je vais essayer de la trouver, mais en attendant nous pourrions passer à un autre article.

M. LENNOX : Il y a un autre point se rattachant à cet article que j'aimerais à discuter. Mais cela demanderait, aussi, l'attention du ministre de la Justice, de sorte que je ferai peut-être aussi bien d'attendre que la clause soit remise en délibération.

A l'article 11 de l'annexe :

11. Advenant le cas où, avant l'expiration du bail de la division de l'est, la compagnie aurait construit un embranchement ou des embranchements partant d'un endroit ou d'un autre de la division de l'est, le gouvernement devra si, à l'expiration dudit bail, il se détermine à se charger de l'exploitation de ladite division de l'est, assumer et prendre à ses charges les embranchements que la compagnie pourra juger à propos de ne pas garder, moyennant telle considération dont il sera convenu ou qui devra, au cas de désaccord à cet égard, être déterminée de la manière prévue par le paragraphe 24 (2) dudit contrat, rendu applicable par les présentes aux cas pouvant survenir aux termes de ce paragraphe. S'il arrivait que quelqu'un de ces embranchements eût reçu une ou des subventions sous l'autorité des dispositions de quelque acte du Parlement du Canada, sera déduite de cette considération la somme de cette ou de ces subventions, sans intérêts, et la différence seulement de ladite considération sera exigible du gouvernement lors de la prise de possession par l'Etat de cet embranchement ou de ces embranchements.

M. LENNOX : Le ministre de la Justice est occupé en ce moment, mais le ministre des Postes pourra peut-être répondre à la question que je désire poser au sujet de cet article.

Il y a ici cette disposition que si une subvention du gouvernement a été accordée pour la construction d'un embranchement, et que le gouvernement prenne par la suite cet embranchement, le montant de la subvention sera déduit du prix d'achat, mais sans intérêt. Tout cela peut sans doute être parfaitement équitable, mais je désirerais qu'un des ministres voulût bien nous dire en vertu de quel principe cette disposition est introduite, car la chose me paraît prêter à des interprétations diverses. Le gouvernement a dû sans doute bien peser le principe en faveur duquel il en a été amené à décider que la déduction du montant de la subvention serait faite sans exiger aucun paiement d'intérêt.

M. FITZPATRICK : C'est purement une question d'affaires. Il paraît fort juste, à première vue, qui si la compagnie est obligée de construire des embranchements et si elle obtient pour cela l'aide du gouvernement, le montant de la subvention doive être déduit, advenant le cas où ces embranchements passeraient au gouvernement. Et il ne serait pas très généreux d'allouer l'intérêt en faveur de la compagnie. Il n'y a pas d'autre explication que je sache.

M. LENNOX : La chose peut être ou non parfaitement équitable. Je ne suis pas prêt à me prononcer là-dessus. Mais je crois que tous ceux qui s'y connaissent en matière de chemins de fer—et je suppose que tous les ministres doivent être maintenant passés maîtres là-dessus—devraient être en mesure de pouvoir démontrer au comité pour quelle raison on ne doit pas demander d'intérêt.

Mais en laissant ce sujet pour le moment, et en passant à la question principale comprise dans cet article, je crois qu'il y aurait parfaitement lieu de mettre en doute que le gouvernement ait agi sagement en consentant aux conditions qui sont ici énoncées. Je remarque que le très honorable leader du gouvernement nous a dit que tous les articles, à partir du 9e, ne comprennent que des changements insignifiants qui ne valent guère la peine qu'on perde du temps à les discuter. C'est ainsi, peut-être, qu'on a dû traiter toute cette affaire, quand les négociations étaient pendantes entre le gouvernement et la compagnie de chemin de fer. Mais en nous bornant pour le moment à la décision de ce 11e article, je suis porté à croire que le privilège accordé ici à la compagnie de chemin de fer n'a pas été considéré comme il aurait dû l'être, en tant que cela se rattache à l'intérêt du Canada. Nous voyons, dans cet article, que :

Si, à l'expiration dudit bail, il se détermine à se charger de l'exploitation de ladite division de l'est, assumer et prendre à ses charges les embranchements que la compagnie pourra juger à propos de ne pas garder, moyennant telle considération dont il sera convenu ou qui devra, au cas de désaccord à cet égard, être déterminé de la manière prévue par le paragraphe 24 (2).

C'est-à-dire par arbitrage. C'est là un arrangement où tous les avantages sont du même côté. Si cet article précisait que le gouvernement aurait le droit de prendre les embranchements à un prix raisonnable, alors il pourrait y avoir quelque motif plausible de croire que la disposition subséquente au sujet de la déduction de la subvention sans intérêt serait parfaitement juste. Mais quand nous voyons, pour mettre les choses au plus court, que tout cela veut dire que nous ne pouvons pas prendre aucun embranchement, à moins que la com-

pagnie n'y consente, que nous ne pouvons prendre un embranchement que si la compagnie n'en a pas besoin, et que nous sommes forcés de prendre un embranchement dont la compagnie n'aurait pas besoin, alors je crois réellement que cette disposition va trop loin. Nous ne pouvons pas prendre les embranchements que la compagnie désirait garder, mais bon gré mal gré il nous faudra prendre ceux dont la compagnie désirerait se débarrasser, et par-dessus le marché déduira la subvention qui aura été accordée. Ainsi, la compagnie se trouverait avoir, durant cinquante ans, l'entier bénéfice de l'argent que nous aurons déboursé sous forme de subventions à des embranchements. Je le répète, ce marché ne me paraît avantageux que pour une des parties. Et c'est encore bien pis si vous mettez ce marché en regard de tout ce qui a pu être fait avant cela.

Pour les clauses précédentes, nous nous sommes désistés de presque tous les avantages que nous possédions en vertu du contrat de la dernière session. A nos yeux, ce marché était déjà très défavorable ; pourtant le gouvernement a virtuellement fait table rase de tous les principes qu'il invoquait l'an dernier pour capter les suffrages de la population en faveur de son projet de loi. La limite de $30,000 par mille, fixée à sa contribution au coût de la section des montagnes, a été abolie, et, au lieu de garantir le remboursement de $15,000,000, en tout, nous aurons probablement à garantir le remboursement de près de $25,000,000. Le dépôt de $5,000,000 que la compagnie doit faire ne sera pas conservé par le gouvernement aussi longtemps qu'il l'aurait été en vertu de la première convention. L'Etat, qui devait retenir le dépôt jusqu'au parachèvement de la section de l'ouest et à l'outillement de tout le réseau, s'en dessaisira avant que la section de l'ouest soit terminée et que le chemin de fer soit complètement outillé. La compagnie, au lieu de fournir $20,000,000 de matériel d'exploitation qui, au dire du ministre des Finances, devait servir de garantie à l'Etat, n'en fournira que $15,000,000 et à des conditions telles qu'il vaudra moins que cette somme en réalité. Il n'est plus question de la construction immédiate de la voie ferrée.

A la population de l'ouest, on avait promis de faire cesser sans tarder l'encombrement du trafic. En principe, le gouvernement a renoncé à ce dessein. Plus de règlementation des tarifs, thème des commentaires si éloquents auxquels le ministre des Finances se livrait l'an dernier, et de ses moqueries à l'adresse de l'opposition. En vain, disait-il l'an dernier, nous parlions de spéculation ; les $25,000,000 d'actions devaient rester entre les mains de la Compagnie du Grand-Tronc qui ne pourrait pas en vendre une seul. L'Etat s'est également désisté de cette garantie ; la compagnie pourra vendre jusqu'à la dernière action ; elle n'est pas tenue d'en garder une seule, il suffit qu'elle se réserve le droit de vote. Le Grand Tronc devra avoir la haute main dans l'administration du Grand-Tronc-Pacifique. Pourquoi donc ? Pour administrer le chemin au détriment du pays, car le contrôle du Grand-Tronc-Pacifique par le Grand-Tronc est évidemment préjudiciable au Canada. Aussi, je déclare que si on examine le contrat supplémentaire jusqu'à l'article 11, chaque stipulation importante que le gouvernement invoquait à la dernière session pour justifier son projet, a été modifiée et que tous les avantages qu'il offrait sont disparus. C'en est trop que de demander maintenant au pays par l'article 11, de s'engager à prendre à ses charges les embranchements que le Grand-Tronc ne jugera pas à propos de garder, sans lui donner le droit d'acquérir ces embranchements si le Grand-Tronc préfère les retenir, de sorte que si la compagnie disait : " Nous n'en voulons pas ; nous n'en avons que faire " le gouvernement devrait les acquérir, qu'il en eût besoin ou non.

M. LAVELL : Après examen, on s'apercevra que cet article augmente sensiblement la responsabilité de l'Etat relativement à la construction de cette voie ferrée et cela sans laisser à la population qui assure cette responsabilité aucun contrôle dans l'administration du chemin. Il stipule que le gouvernement devra prendre à ses charges tous les embranchements que la compagnie jugera à propos de ne pas garder, sans fixer le nombre d'embranchements qu'elle construira, sans faire connaître le nombre de ceux que l'Etat pourra être obligé d'acquérir. Bien qu'il ne soit pas probable que le Grand-Tronc-Pacifique ou toute autre compagnie fasse des essais sur une grande échelle, il n'en est pas moins vrai que la compagnie pourra en tenter si elle le désire ; si elle constate qu'un embranchement est moins profitable qu'un autre, elle pourra construire ce dernier, certaine que le gouvernement sera obligé de prendre le premier à ses charges dès que le bail sera expiré. Je considère qu'il faudrait insérer dans la loi, dans cet article du contrat ou dans un article du bill lui-même une clause exigeant que la compagnie obtienne le consentement du gouvernement avant de construire des embranchements afin qu'il sache, lors de la construction, si cet embranchement tombera sous le coup des dispositions de l'article 11 à l'expiration du délai. Je le répète, s'il n'est pas probable que la compagnie fasse des essais sur une grande échelle, il n'en est pas moins vrai que cet article lui permet d'en tenter ce qui augmenterait grandement la responsabilité que le pays devra assumer à l'expiration des cinquante ans. Je considère qu'il y a lieu de restreindre cette responsabilité, de la définir beaucoup plus clairement qu'elle n'est définie par cet article.

M. R. L. BORDEN : En finirons-nous avec l'article 11 avant de revenir à l'article 10 ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Oui, si cela vous agrée. Je désire examiner la loi

des chemins de fer. Il me semble qu'elle ne s'applique pas aux chemins de fer de l'Etat, mais aux voies ferrées appartenant à des compagnies libres seulement. S'il en est ainsi, j'ai eu tort de dire il y a un instant que la loi des chemins de fer nous procurerait un recours, indépendamment de la convention.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai trouvé dans la loi des chemins de fer aucune disposition permettant à la commission d'accorder à une compagnie le droit de libre parcours sur la voie ferrée d'une autre compagnie, forcément et contre le gré de cette dernière.

L'honorable M. FITZPATRICK : Avant de donner une réponse certaine à mon honorable ami, je devrai consulter la loi des chemins de fer ; cependant, comme le gouvernement ne tombe pas sous le coup des dispositions de cette loi, j'en conclus qu'il ne pourrait exercer ce pouvoir, lors même que la loi le conférerait aux commissaires relativement aux compagnies libres. Par conséquent, force nous est de nous en rapporter à l'article 24 du contrat.

M. R. L. BORDEN : Je crois que vous avez pleinement raison. Si l'Intercolonial n'est pas soumis aux restrictions qu'impose le statut, il ne peut pas profiter des avantages que celui-ci confère.

L'honorable M. FITZPATRICK : Bien entendu, il faudrait nous en rapporter aux dispositions de l'article 24 dont plusieurs paragraphes concernent les privilèges du gouvernement en ce qui a trait à l'Intercolonial, et garantissent à ce dernier le droit de libre parcours sur la division de l'ouest.

M. R. L. BORDEN : La difficulté provient de ce que l'amendement se rapporte à la période qui suivra l'expiration du bail. Les stipulations d'un bail, qui serait expiré, ne nous serviraient de rien. La question ne présente aucune difficulté quant à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique car le contrat supplémentaire renferme une clause formelle stipulant que le Grand Tronc aura le droit de libre parcours sur la division de l'est, même après l'expiration du bail. Mais le pays aura à faire face à un nouvel état de choses à la fin du délai mentionné. Pendant la durée du bail, le chemin de fer de l'Etat et toute autre compagnie munie de l'autorisation du gouvernement exerceront concurremment le droit de libre parcours sur la division de l'ouest. Ce privilège cessera à l'expiration du bail, quand ce contrat supplémentaire accordant au Grand-Tronc-Pacifique le droit de libre parcours sur la division de l'est entrera en vigueur, sans qu'aucune clause au même effet permette au gouvernement d'obtenir le droit de libre parcours sur la division de l'ouest. Telle est mon impression ; si je me trompe, que le ministre de la Justice relève mon erreur.

L'honorable M. FITZPATRICK A mon sens, l'article 24 traite des privilèges qu'exercera le gouvernement à l'expiration du bail. Selon moi, rien n'empêche une partie à un bail d'y insérer une clause lui garantissant des droits dont elle jouira quand le bail aura pris fin. Je ne connais aucun principe de droit qui s'y oppose. Je désire étudier davantage cette question. Je n'aime pas à dire que je n'entretiens aucun doute su l'interprétation d'une loi ; cependant, selon moi, on pourrait insérer dans le bail lui-même, des clauses garantissant au gouvernement, propriétaire de la division de l'est, le droit de libre parcours sur la division de l'ouest, clauses qui demeureraient en vigueur après l'expiration du bail.

M. R. L. BORDEN : Puisque mon honorable ami, le ministre de la Justice, déclare qu'il entretient un doute, je ne dirai pas que la question n'en souffre aucun. Mais, s'il n'avait pas exprimé cette opinion devant le comité, j'aurais cru que, le bail ayant une durée fixe, ses clauses ne demeureraient en vigueur que pendant la période de temps déterminée, et que l'article 24 ne nous permet pas de croire que ces stipulations demeureront en vigueur pendant plus longtemps. Il me semblait que c'était là un principle fondamental, une notion élémentaire, de l'interprétation de l'article 24.

Néanmoins, puisque mon honorable ami demande à réfléchir, nous pourrions mettre à l'étude l'article 11 au sujet duquel j'ai des commentaires à faire. Plus tard, il nous apprendra à quelle conclusion il s'est arrêté touchant la difficulté que je lui ai signalée.

M. LENNOX : Avant de passer à un autre article me sera-t-il permis de dire qu'en se reportant à l'article 3 de la loi des chemins de fer, le ministre de la Justice constatera que cet article déclare formellement que les chemins de fer de l'Etat ne tombent pas sous le coup de la loi. L'article est ainsi conçu :

> Le présent acte s'applique à toutes personnes, compagnies et chemins de fer autres que les chemins de fer de l'Etat.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Nous allons revenir à l'article 11 de l'annexe.

M. R. L. BORDEN : Il me semble que l'article 11 accorde à la compagnie une prérogative qu'elle pourrait exercer un jour au grand détriment de l'Etat. Cet article stipule :

> Le gouvernement devra, si, à l'expiration dudit bail, il se détermine à se charger de l'exploitation de ladite division de l'est, assumer et prendre à ses charges les embranchements que la compagnie pourra juger à propos de ne pas garder.

C'est laisser à la compagnie une alternative fort avantageuse pour elle, sans doute, mais une alternative qui pourrait être très préjudiciable au gouvernement. Pendant les cinquante années que durera le bail, la compagnie aura constaté quels embranchements sont profitables et quels embranche-

ments sont improductifs, quels embranchements sont indispensables à la fructueuse exploitation de son réseau—et, par le mot "réseau", j'entends, non seulement, le réseau du Grand Tronc, mais celui du Grand-Tronc-Pacifique. La compagnie remettra au gouvernement et celui-ci sera obligé d'acquérir tous les embranchements improductifs, toutes les lignes qui ne seront pas nécessaires pour dominer la situation. Je demande au ministre de la Justice s'il n'eut pas mieux valu laisser cette alternative au gouvernement plutôt qu'à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Le gouvernement se montre libéral envers la compagnie et s'il doit y avoir une alternative, il me semble tout aussi juste de la laisser au gouvernement. Advenant une divergence d'opinions concernant les embranchements que la compagnie devrait garder et ceux que le gouvernement serait tenu d'acquérir, ce serait rendre justice à la compagnie que de soumettre cette question à un arbitrage conformément aux stipulations du premier contrat. Cette clause mettra le gouvernement dans une position très fâcheuse. Quelle sera la situation ? Le gouvernement, ayant trois ou quatre embranchements improductifs sur les bras, exploitera la division de l'Est, tandis que le Grand-Tronc-Pacifique possédant les embranchements avantageux entrera en concurrence avec lui et accaparera tout le trafic de l'Ouest qui, autrement, eut alimenté le réseau de l'Etat. Je voudrais que mon honorable ami nous expliquât plus au long les motifs qui ont engagé le gouvernement à laisser cette alternative à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à l'expiration du bail.

L'honorable M. FITZPATRICK : Ces arguments auraient un grand poids, si l'article s'appliquait à des embranchements autres que ceux que la compagnie est autorisée à établir, à savoir, les embranchements sur North-Bay, Port-Arthur et Montréal. Ils peuvent tous trois être exploités avantageusement et seront d'un bon rapport s'ils tombent entre les mains de l'Etat. Si la compagnie avait carte blanche et pouvait construire un nombre infini d'embranchements; s'il lui était loisible de remettre au gouvernement les lignes onéreuses et de conserver les embranchements de rapport, je comprendrais la force du raisonnement de l'honorable député. Si plus tard nous permettons à la compagnie de construire d'autres embranchements, nous pourrons lui imposer les conditions qui nous paraîtront d'utilité générale.

L'honorable M. HAGGART : Supposons que le Grand-Tronc-Pacifique ait le droit de garder ces embranchements et de les exploiter jusqu'au point de raccordement sur le réseau principal, à quoi nous servira la division de l'Est.

L'honorable M. FITZPATRICK : Le gouvernement est libre de construire les embranchements qu'il croira nécessaires afin d'exploiter profitablement la division de l'Est.

L'honorable M. HAGGART : Construirait-il des embranchements pour soutenir la concurrence contre ceux dont vous nous avez parlé ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Si le gouvernement jugeait nécessaire d'établir des embranchements sur North-Bay, Port-Arthur ou Montréal, et si le Grand Tronc refusait de céder les lignes déjà construites, pour quel motif d'utilité publique le gouvernement ne construirait-il pas ces embranchements ?

M. LENNOX : Alors, deux chemins de fer traverseraient un pays à peine capable d'alimenter une seule voie ferrée.

Que le ministre de la Justice me permette de lui faire observer que le contrat ne défend pas au Grand-Tronc-Pacifique d'établir d'autres embranchements que les trois que le ministre a mentionnés.

Si le contrat renfermait cette restriction, ce serait bel et bon, mais il dit : le gouvernement assumera et prendra à ses charges tel ou tel embranchement que la compagnie jugera à propos de ne pas garder. Supposons, par exemple, que le Grand-Tronc-Pacifique construise une ligne dans une contrée bien boisée, dans le seul but de transporter le bois tiré des forêts. Une fois le pays dénudé, lorsqu'il ne resterait plus rien pour alimenter la voie ferrée, quelle aubaine ce serait pour la compagnie de remettre cet embranchement à l'Etat. Mais, ce n'est pas tout. Le Grand-Tronc-Pacifique n'entend pas se contenter de la maigre pitance que le gouvernement fédéral lui a donnée, car sir Rivers-Wilson disait aux actionnaires de la compagnie, réunis à Londres.

La ligne passera à 100 ou 150 milles au nord de North-Bay, où un embranchement la reliera au réseau du chemin de fer du Grand Tronc, et un autre sera construit d'un point entre Winnipeg et North-Bay jusqu'à un point du lac Supérieur. Le Grand-Tronc-Pacifique recevra, sans aucun doute, la subvention ordinaire du gouvernement fédéral et du gouvernement d'Ontario, pour la construction de ces embranchements.

Les embranchements que l'on se propose de construire immédiatement sont au nombre de trois. J'imagine que la compagnie obtiendra de la législature de Québec une subvention pour son embranchement sur Montréal. La législature d'Ontario lui a déjà octroyé une subvention de 6,400 acres de terre par mille ainsi que $2,000 par mille sur une distance de 200 milles dans la direction de Port-Arthur. A n'en pas douter, la compagnie demandera au gouvernement d'Ontario une autre subvention pour son embranchement de North-Bay.

Le contrat prend un soin jaloux des intérêts du Grand Tronc, car pendant dix-huit mois la compagnie a mûri ce projet, tandis qu'il n'y avait pas de ministre de Chemins de fer pour défendre les intérêts du public et, aujourd'hui que nous en avons un, nous

avons lieu de douter si ce n'est pas un mythe. Voici ce que dit le contrat :

S'il arrivait que quelqu'un de ces embranchements eut reçu une ou des subventions sous l'autorité des dispositions de quelque acte du parlement du Canada, sera déduite de cette considération la somme de cette ou de ces subventions, sans intérêts.

A cela, il n'y a rien à réduire ; cependant, il sera impossible de retrancher du prix d'achat les subventions octroyées par la législature d'une province. On ne saurait nier que les sommes accordées par les provinces ont de l'importance aux yeux des mandataires du peuple dans cette Chambre comme elles devraient en avoir aux yeux du gouvernement.

M. FITZPATRICK : On peut probablement laisser aux législatures provinciales le soin de gérer leurs propres affaires et de stipuler que les subventions qu'elles pourront accorder à cette compagnie seront remboursées si le gouvernement fédéral entre en possession du chemin de fer.

M. LENNOX : Cet argument est une arme à deux tranchants ; en effet, les législatures ne peuvent-elles pas s'en remettre de ce soin au parlement fédéral. Le gouvernement d'Ontario a octroyé une subvention mais au meilleur de ma connaissance, il n'a pas stipulé que cette subvention lui sera remise si le gouvernement fédéral entre en possession de cet embranchement. A mon avis, le parlement devrait régler cette question dès maintenant et il n'y a pas lieu de courir des risques en une matière aussi importante.

M. OSLER : A ce sujet, il y a un point sur lequel je désire insister ; c'est qu'en somme l'important est de posséder les terminus. Si le gouvernement doit entrer en possession de la division de l'est, et si le Grand Tronc établit à partir d'un point du réseau situé à 200 milles à l'est de Winnipeg un embranchement aboutissant à Port-Arthur ou à Fort-William, il est indiscutable que cet embranchement sera considérablement achalandé. Il ne serait pas sage de la part de l'Etat d'établir une nouvelle ligne afin de profiter des installations dont Port-Arthur ou Fort-William aura été doté. La valeur du réseau de l'Etat dépendra entièrement de la possession des installations terminales de Montréal, Toronto ou Port-Arthur.

M. FITZPATRICK : Je me rends compte de l'importance des terminus ; cependant, l'honorable député ne doit pas perdre de vue le progrès du pays et il doit comprendre que si il y a quelques années, les facilités qu'ils offraient étaient restreintes, elles augmentent de nos jours, de sorte que personne ne saurait prédire ce qu'elles seront dans cinquante années d'ici.

M. OSLER : Vous laissez le dessus du panier à la Compagnie du Grand Tronc qui pourra imposer ses conditions au gouvernement quand il s'agira pour lui d'utiliser les installations terminales. Ces dernières coûteront fort cher, j'en conviens; néanmoins, le gouvernement devrait stipuler qu'il aura le droit de se servir des installations établies à Port-Arthur et autres ports, s'il prend à ses charges et exploite la division de l'est.

A six heures, la séance du comité est suspendue.

Reprise de la Séance.

Le comité reprend le cours de ses délibérations à huit heures.

L'article 11 de l'annexe demeure en suspens.

Article 10 de l'annexe.

L'honorable M. FITZPATRICK : Pendant que nos travaux étaient suspendus, j'ai examiné cet article au point de vue de l'objection soulevée par mon honorable ami, le chef de l'opposition. Si ma mémoire est fidèle, voici quelle était son objection: en supposant que le gouvernement, à l'expiration du bail consenti pour 50 années, se mettrait en frais d'exploiter la division de l'est, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, propriétaire de la division de l'ouest, aurait le droit de faire circuler sur l'autre division tous les convois nécessaires au transport des marchandises qu'on lui aurait confiées dans l'ouest, tandis que le gouvernement, propriétaire de la division de l'est, ne pourrait exercer le même droit relativement à la division de l'ouest. Or, j'appelle l'attention de mon honorable ami sur l'article 24 du premier contrat. Dans l'interprétation de cet article, je le prie de ne pas perdre de vue qu'il se rapporte à trois propriétés distinctes. Les paragraphes " a " et " b " concernent la division de l'est ; le paragraphe " c ", la division de l'ouest, et le paragraphe " e ", l'Intercolonial. Ceci a pour but de conférer à la compagnie, à titre de propriétaire de la division de l'ouest et de locataire de la division de l'est, le droit d'exploiter le réseau tout entier; de plus, le paragraphe " e " lui permet d'utiliser l'Intercolonial. D'un autre côté, le gouvernement, à titre de propriétaire de l'Intercolonial et des autres voies ferrées qu'il possède ou possèdera à l'avenir, acquiert le droit d'utiliser les deux divisions, est et ouest. Comment ces droits sont-ils établis par le contrat? Le gouvernement, à titre de propriétaire de la division de l'est, se réserve—c'est-à-dire obtient grâce au bail —le droit de libre parcours sur cette division pour l'Intercolonial et toutes les autres voies ferrées qu'il possède actuellement ou possèdera à l'avenir. C'est là une réserve; et mon honorable ami constatera que c'est le mot dont on s'est servi dans les paragraphes " a " et " b ". Mais, lorsqu'il s'agit de la division de l'est, qui n'est pas louée, et qui est une propriété libre appartenant aux locataires de la division de l'est, on n'emploie plus les mots " se réserve ". Au contraire,

l'article déclare que le gouvernement "obtient" certains droits concernant la division de l'ouest. De même, par le paragraphe "e", la compagnie "obtient" certains droits relatifs à l'Intercolonial. Or, quel est l'effet de ces stipulations ? Afin d'interpréter le paragraphe "c", il faut le tourner ainsi: le bail contiendra les stipulations nécessaires et d'usage afin d'assurer au gouvernement, relativement à l'Intercolonial et aux autres chemins de fer qu'il possède ou possèdera des droits de libre parcours et de remorquage sur la division de l'ouest. Le gouvernement obtient ces droits pour l'Intercolonial et les autres lignes qu'il possède actuellement ou possèdera à l'avenir. Il n'y a aucune réserve; le gouvernement obtient ces droits à perpétuité. Le gouvernement ne traite pas avec la compagnie en tant que locataire mais en tant que propriétaire de la division de l'ouest. Ne perdez pas de vue que l'amendement ne se rapporte qu'à la division de l'ouest. Il ne concerne pas l'Intercolonial, attendu que la compagnie a obtenu à perpétuité des droits de parcours sur cette voie ferrée, en vertu du paragraphe "e", de même que le gouvernement a obtenu à perpétuité des droits de parcours sur la division de l'ouest, en vertu du paragraphe "c"—ou plutôt obtiendra ces droits lorsque le bail sera signé.

Voici ce qui en est : la compagnie est propriétaire de la division de l'ouest et le gouvernement, de l'Intercolonial. Entre les deux, il y a un tronçon de chemin de fer dont la compagnie aura la possession pendant cinquante ans en vertu d'un bail, mais qui, à l'expiration du délai fixé, sera remis au gouvernement; les droits de l'Etat relativement à la division de l'ouest et les droits de la compagnie concernant l'Intercolonial sont déterminés.

Cependant les droits de la compagnie ne sont pas établis en ce qui a trait au réseau intermédiaire, et c'est pour combler cette lacune qu'elle nous demande cette modification. La compagnie est propriétaire absolue de la division de l'ouest et l'Etat a la pleine propriété de la division de l'est et de l'Intercolonial. Le gouvernement obtient à perpétuité des droits de parcours sur la division de l'ouest. La compagnie obtient des droits égaux sur l'Intercolonial. Sur le réseau intermédiaire, le gouvernement se réserve des droits en faveur de l'Intercolonial pendant la durée du bail. Le bail expiré, si l'Etat entre de nouveau en possession de sa propriété, la compagnie aura sur la division de l'est les mêmes droits que sur l'Intercolonial.

M. R. L. BORDEN : Faut-il comprendre qu'en vertu du paragraphe "e" de l'article 24 du contrat, le Grand-Tronc-Pacifique obtiendra des droits perpétuels ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Oui, en ce qui a trait à l'Intercolonial.

M. R. L. BORDEN : Devons-nous comprendre également que le paragraphe "d" confère des droits perpétuels ?

M. FITZPATRICK.

L'honorable M. FITZPATRICK : Le gouvernement obtient en principe des droits qu'il pourra conférer à toute compagnie qui désirerait les obtenir. Aucune compagnie n'est mentionnée.

M. R. L. BORDEN : Mais dans la pratique, lorsqu'une compagnie nous demandera d'exercer ces droits, il semble logique de conclure du raisonnement de mon honorable ami que ces droits de libre parcours seront conférés à perpétuité.

L'honorable M. FITZPATRICK : Pas nécessairement.

M. R. L. BORDEN : Malgré tout le respect que j'ai pour l'opinion de mon honorable ami, je crois que c'est bien là le sens de l'article.

M. BARKER : L'article 10 du contrat supplémentaire ne sera pas en vigeur à perpétuité.

M. R. L. BORDEN : Toutes ces stipulations dépendent de l'interprétation du bail dont l'article 20 fait mention, bail dont la durée sera de cinquante ans. D'après l'article 24 du premier contrat, ce bail contiendra les stipulations nécessaires et usuelles. L'article est conçu en ces termes :

Le dit bail contiendra aussi les clauses nécessaires et d'usage——

Le gouvernement se réserve pour l'Intercolonial et les autres voies qu'il possède ou possèdera des droits de libre parcours et de remorquage sur la division de l'ouest ainsi que la faculté de conférer ces droits à toute compagnie qui désirera utiliser la division de l'est.

C'est ici que se présente le mot "obtient." La raison de l'emploi de ce mot est évidente. Les deux premiers paragraphes sont des réserves. Le gouvernement sera propriétaire de la division de l'est et s'il la donne à bail, il fera une réserve. Mais, lorsqu'il s'agit de la division de l'ouest, qui n'appartiendra pas à l'Etat, le gouvernement "obtient"—les mots "se réserve" seraient impropres—pour lui et pour toute voie ferrée qui désirera les exercer, des droits de parcours et de remorquage. Cependant tous ces droits sont subbordonnés à la durée du bail qui les conférera et qui couvrira une période de cinquante années. Ce délai expiré, tous les pouvoirs conférés par le bail devront nécessairement prendre fin, à moins d'une stipulation formelle et précise au contraire. Le seul emploi, du mot "obtenir" ne suffit pas à prolonger, après l'expiration du bail, la durée des pouvoirs que celui-ci confère. Du moins, je ne crois pas et seul le raisonnement du ministre a pu faire naître des doutes chez moi.

Puis, il y a cet amendement stipulant que pendant une période de 50 ans après l'expiration du bail, le Grand-Tronc-Pacifique aura un droit de libre parcours sur la division de l'est. Cele ne me paraît pas du

tout concorder avec le raisonnement du ministre de la Justice. Si l'intention qu'il prête au gouvernement, par l'article 24 et l'amendement à l'article 21, doit être réalisée, on se serait attendu à retrouver une stipulation à peu près semblable relativement aux pouvoirs que le gouvernement pourra accorder aux compagnies de chemins de fer en vertu de l'article 24, paragraphe "C", mais je n'en vois aucune. Je ne puis donc pas partager l'opinion de l'honorable ministre de la Justice sur ce point. Voyons un peu ce qui en est: A l'article 24, paragraphe 2, du premier contrat, il est stipulé que si des questions litigieuses surgissaient relativement aux paragraphes "a", "c" et "e", elles seraient soumises à la commission des chemins de fer. Existe-t-il une disposition semblable à l'égard des paragraphes "b" et "d"? On a dû avoir une raison pour inscrire ces deux paragraphes, mais je ne la vois pas dans le moment.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je ne me rappelle pas l'objet spécial qu'on avait en vue, au moment où cette clause a été rédigée. Le paragraphe "b" réserve au gouvernement le droit d'accorder des droits de libre parcours à tout chemin de fer désirant se servir de la voie de la division de l'est. Le paragraphe "d' assure un droit de parcours à tout chemin de fer qui voudrait utiliser la division de l'ouest. Ce sont des cas spéciaux. Les autres sont des autorisations générales.

M. R. L. BORDEN : Je crois comprendre maintenant la raison de cette distinction. Aux termes des paragraphes "b" et "d", les conditions seront réglées par le gouvernement et non par les commissaires. Mais le ministre de la Justice ne croit-il pas, qu'après tout, cela devrait prendre fin avec l'expiration du bail ? Ces dispositions peuvent-elles être prolongées au delà de la durée du bail, en l'absence de toute stipulation expresse au contraire ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Je puis répondre à cela qu'il ne s'agit pas ici d'une convention avec la compagnie à titre de locataire. Prenons par exemple, le paragraphe "c". Ce n'est pas du tout une convention avec la compagnie comme locataire de la division de l'ouest. Cette convention se rapporte à une propriété qui n'est pas du tout concernée par le bail. La compagnie nous garantit un droit de libre parcours sur la division de l'ouest qui est absolument étrangère au bail, et la convention est faite entre cette compagnie, propriétaire de la division de l'ouest, et nous, propriétaires de la division de l'est, à l'égard de notre propriété dans ce chemin et tous les autres chemins présents et futurs. La durée n'est pas limitée, de sorte que la convention comprend toutes les autres lignes dont nous pourrions devenir propriétaires. Il est possible qu'à l'expiration des 50 ans, ou après, le gouvernement soit propriétaire de toutes les lignes à l'est du lac Supérieur, et la convention les couvriraient toutes. L'intention était de réserver à toutes les lignes de l'Etat, un droit de circulation sur la division de l'ouest.

M. R. L. BORDEN : Telle a pu être l'intention, mais nous devons prendre ce paragraphe tel qu'il est. Le gouvernement accorde un bail à une compagnie qui sera propriétaire de la division de l'ouest. Dans ce bail, le gouvernement se réserve le droit de circulation sur la division de l'est qui appartient en propre au gouvernement, droits conférés par ce bail. Au nombre de ces droits, se trouve celui de libre parcours et de traction que le gouvernement se réserve. La compagnie à laquelle ce bail est concédé possède une voie ferrée se prolongeant vers l'ouest et reliée à la division de l'est ; et la compagnie, de son côté, s'engage à donner au gouvernement le droit de parcours sur cette voie. Or, à mon sens, toutes ces stipulations, en l'absence de stipulations contraires, sont limitées à la durée du bail. Le gouvernement aurait fort bien pu spécifier que les droits de libre parcours mentionnés dans les paragraphes "c" et "d" ne cesseraient pas avec le bail. Mais vu que le gouvernement n'a pas fait cette réserve, et vu que l'article 24 dit que les dispositions affectant ces questions seront les dispositions ordinaires et voulues, il me semble qu'il s'ensuit nécessairement que les pouvoirs accordés par les paragraphes "c" et "d" cessent au bout de 50 ans, date de l'expiration du bail.

Malgré tous les raisonements de l'honorable ministre de la Justice, je ne vois pas comment ils pourraient être continués indéfiniment. Je comprends que l'honorable ministre est obligé de le prétendre, mais je maintiens que ces pouvoirs ne sont pas à perpétuité, mais seulement pour la durée du bail. Je ne doute pas que le public soit surpris d'apprendre que le Grand-Tronc-Pacifique aura un droit perpétuel de circulation et de traction sur l'Intercolonial, car rien de ce qui a été dit lors de la discussion du contrat, l'an dernier, ne pouvait laisser entendre cela. Pour ma part, j'avoue que je ne l'avais jamais soupçonné avant l'aveu que vient d'en faire l'honorable ministre de la Justice. Cette stipulation est une des plus importantes du contrat si les droits de circulation et de traction sur l'Intercolonial ne doivent pas cesser avec la durée du bail, mais durer à perpétuité, ainsi que le laisse entendre l'honorable ministre de la Justice.

L'honorable M. FITZPATRICK : Pour limiter cette réserve à 50 ans, il y avait une raison qui n'existera pas plus tard, puisqu'à l'expiration du bail, le chemin retourne à son propriétaire. Mais cela ne s'applique pas à la division de l'Ouest, car ici nous traitons au sujet d'une propriété indépendante. Il est parfaitement permis de faire des stipu-

lations concernant une propriété détenue en commun. Rien n'empêche de prolonger le droit de circulation au delà de la durée du bail ; rien n'empêche, non plus, de stipuler que le propriétaire du chemin détenu en commun, non pas le locataire, aura un droit de passage sur la propriété.

M. R. L. BORDEN : Prenons l'exemple que vient de citer l'honorable ministre de la Justice. Supposons un bail ordinaire, par lequel le propriétaire se réserve un droit de passage sur la propriété, et que ce même bail accorde aussi au propriétaire un droit de passage sur une propriété adjaçante appartenant au locataire ; je considère qu'en l'absence de stipulations contraires, ce droit de passage expirerait avec la durée du bail. C'est absolument la même question, sous une forme plus facile à comprendre. Je dis donc qu'en l'absence de stipulations contraires—et j'attache beaucoup d'importance à cela—les mots " stipulations ordinaires voulues " dans le bail, sont limitées à la durée du bail. Cela est non seulement fondamental, mais essentiel, à moins qu'on ne puisse indiquer, dans le bail même, une disposition disant expressément ou par induction, que ce droit s'étendra au delà de la durée du bail.

M. BARKER : Comment l'honorable ministre de la Justice peut-il faire concorder son interprétation avec le texte de l'article 24 :

Ledit bail devra également contenir les stipulations ordinaires et voulues pour assurer au gouvernement, à l'égard de son droit de propriété comme susdit, le droit de libre parcours et de traction sur la division de l'ouest——

—à perpétuité. Peut-on supposer que si celui qui a rédigé cette clause avait eu l'intention d'assurer au gouvernement, pour toujours, un droit de libre parcours et de traction sur un chemin de fer de 1,500 milles, il aurait mis cette stipulation dans un bail expirant au bout de 50 ans ? Ces dispositions n'ont rien à voir avec le bail. Si tel avait été l'intention, il y aurait eu une convention distincte et séparée, et il aurait été stipulé que les parties contractantes s'engageraient à concéder ces droits à perpétuité. Il n'est jamais venu à l'idée de celui qui a préparé ce contrat de concéder des droits à perpétuité dans un bail de 50 ans. Peut-on concevoir, que dans une opération aussi importante, pour le gouvernement et pour les compagnies appelées à jouir de ces privilèges, des droits perpétuels ne soient garantis que par les mots " ordinaires et voulues " dans un bail de 50 ans ? C'est la dernière chose qu'aurait faite le rédacteur de ce contrat si, en le rédigeant, il avait cru un instant, que ce bail devait lui conférer des droits perpétuels sur la division de l'Ouest. Il ne m'entre pas dans l'idée que l'honorable ministre, si telle eut été son intention, n'aurait pas mis une clause spéciale, indiquant clairement et expressément la perpétuité de ces droits et privilèges. L'honorable ministre nous renvoie aux mots " présent et à venir "——

L'honorable M. FITZPATRICK : Droit de propriété présent et à venir—clause "a."

M. BARKER : Se rapportant aux droits présents et à venir.

L'honorable M. FITZPATRICK : Droit de propriété.

M. BARKER : Oui, mais l'honorable ministre emploie ces mots comme s'il parlait des droits durant cinquante ans et après cinquante ans.

L'honorable M. FITZPATRICK. Non.

M. BARKER : Je comprends que cela s'applique au droit de propriété présent et à venir, pendant la durée du bail. Cela signifie que les stipulations s'appliqueront à tout chemin de fer ou propriété possédés par le gouvernement à présent ou en aucun temps pendant 50 ans. Il n'y a pas d'autre interprétation raisonnable à donner à ces mots. Ils ne prolongent pas d'une journée au delà de la durée du bail les droits et privilèges en questions. Ces mots ont un sens si les privilèges cessent avec le bail, autrement, ils n'en ont pas.

L'honorable M. FITZPATRICK : N'est-ce pas plutôt le mot " bail " au commencement de cet article 24 qu'il conviendrait de critiquer ? Le document qui est ici en présence des parties contractantes n'est-il pas plutôt un contrat qu'un bail ? D'après ce que je comprends, le bail proprement dit ne s'applique exclusivement, dans toutes ces dispositions, qu'à la propriété louée. Ici les dispositions s'appliquent à des propriétés absolument étrangères au bail et il me semble que ce document serait mieux désigné sous le nom de contrat, un contrat-bail qui contiendrait toutes les stipulations ordinaires d'un bail et aussi les arrangements concernant les autres propriétés.

M. BARKER : On pourrait comparer le cas à celui de deux propriétaires d'entrepôts contigus. L'un pourrait louer le sien à son voisin, pour 50 ans, et mettre dans le bail des stipulations visant le droit de propriété mutuelle des deux immeubles, l'usage mutuel de la propriété de l'un par l'autre pendant 50 ans ; mais si dans un tel document les mots " droit de propriété présent et à venir " devaient être interprétés comme réglant pour toujours le droit de propriété d'une des parties, ce serait assurément une bien singulière interprétation. Ici, il s'agit d'un bail de 50 ans, et plus loin il y a des disposition relatives à l'usage mutuel des deux propriétés, à perpétuité.

L'honorable M. FITZPATRICK : Oh non.

M. BARKER : Il est dit que le bail affermant la propriété de l'une des parties à l'autre, contiendra les stipulations ordinaires et voulues pour accorder des privilèges mutuels

aux deux parties, et cependant le ministre de la Justice prétend que lorsque le bail expirera, les privilèges de l'un cesseront et que ceux de l'autre resteront à perpétuité.

L'honorable M. FITZPATRICK : N'y a-t-il pas trois propriétés : la division de l'ouest qui appartient à la compagnie et qui continuera à être exploitée par elle, l'Intercolonial, qui appartient au gouvernement et qui continuera à appartenir au gouvernement et à être exploité par lui, et finalement la division de l'est qui est la propriété du gouvernement et qui sera exploitée par la compagnie ?

M. BARKER : Oui.

L'honorable M. FITZPATRICK : Or, pour ces trois propriétés, il y a le bail proprement dit, et de plus, il y a des stipulations applicables à une propriété qui n'a rien à faire avec le bail.

M. BARKER : Oui, mais l'honorable ministre a-t-il déjà vu un bail d'entrepôt ou de maison avec des droits de passage et des servitudes sur les propriété adjacentes ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Oui, ces conventions sont très communes dans la province de Québec.

M. BARKER: Un bail de cette nature contiendrait toutes les stipulations ordinaires et voulues, mais elles prendraient toutes fin à l'expiration du bail. Je ne puis pas concevoir que si l'intention du ministre était de concéder ces droits et privilèges, à perpétuité, bien que le bail ne soit que pour 50 ans, il n'ait pas rédigé le bail autrement, de manière à faire disparaître tout doute. C'est un des grands défauts de ce document ; lorsqu'il aurait été facile d'exprimer les stipulations clairement, sans ambiguïté possible, on est sans cesse obligé de deviner l'intention des parties et de recourir aux avocats pour en avoir l'interprétation. Il est regrettable que le public soit mis dans une pareille position.

L'honorable M. FITZPATRICK : Mon honorable ami, qui est un avocat d'une grande réputation, osera peut-être dire qu'il a déjà vu un document judiciaire dont un avocat ne pouvait pas défigurer le sens.

M. BARKER : Jamais.

Mr. CLARKE : C'est un bon point pour la profession.

M. BARKER : Je n'ai jamais vu un document aussi mal fait que celui-ci.

M. R. L. BORDEN : Après tout, la différence n'est pas bien grande entre la location de la division de l'est et la cession de ces droits de libre parcours et de traction sur la division de l'ouest. L'honorable ministre de le Justice a l'air de faire une grande distinction entre les deux. D'un côté la division de l'est est louée au Grand-Tronc-Pacifique, le gouvernment se réservant le droit de parcours et de traction ; de l'autre côté, la division de l'ouest, exploitée par le Grand-Tronc-Pacifique avec droit de libre parcours et de traction concédé au gouvernement. Les deux sont passablement dans la même position. Dans un cas, le Grand-Tronc-Pacifique est propriétaire du chemin, c'est-à-dire la division de l'ouest, soumis à certains droits de parcours et de traction, en faveur du gouvernement ; dans l'autre, le Grand-Tronc-Pacifique comme locataire possédera pendant 50 ans, le chemin de la division de l'est, soumis à des droits de libre parcours et de traction en faveur du gouvernement. Après tout, la différence n'est pas grande entre les deux cas et tous ces droits et privilèges peuvent parfaitement être stipulés dans le même bail. La durée de ce bail est expressément fixée à 50 ans, par l'article 20. Les droits du gouvernement et de la compagnie sur la division de l'est, sont clairement concédés pour 50 ans. Alors, je maintiens que grâce aux mots " ordinaires et voulues " au commencement de l'article 24, il ne peut pas y avoir de doute que les mêmes pouvoirs, peut-être inversement appliqués, ne peuvent être concédés respectivement au gouvernement et à la compagnie que pour 50 ans, également. C'est-à-dire que pendant 50 ans le gouvernement n'aura qu'un droit de traction sur la division de l'est ; pendant 50 ans aussi, le gouvernement aura les mêmes droits de libre parcours et de traction sur la division de l'ouest, et l'effet de ces deux conventions, quant à l'Intercolonial qui appartient au gouvernement, c'est que ce dernier aura pendant 50 ans les mêmes droits de parcours commun, non seulement sur la division de l'est, mais aussi sur la division de l'ouest, afin que durant cette période, il puisse, s'il le juge à propos, expédier ses convois depuis Halifax jusqu'à la côte du Pacifique.

Or tous ces pouvoirs sont limités par la durée du bail, 50 ans, et ces dispositions n'auraient jamais été stipulées dans le bail, comme l'a si bien fait remarquer l'honorable député d'Hamilton, mais on les aurait consignées dans un contrat séparé, si ceux qui ont préparé le contrat avaient eu l'intention que leur prête ce soir l'honorable ministre de la Justice.

Nous nous occupons en ce moment du texte même, mais il est important de remarquer que toutes ces stipulations sont contenues dans un bail qui doit durer 50 ans. Voici un cas que je soumets au ministre de la Justice: Supposons qu'il ait à faire un arrangement avec le Grand-Tronc-Pacifique aux termes de l'article 24, il devra :

Réserver au gouvernement, relativement à son droit de propriété comme susdit, le droit de libre parcours et de traction sur l'étendue de la division de l'ouest ou d'aucunes de ses parties, aux termes et conditions dont il pourra être convenu entre le gouvernement et la compagnie.

Le ministre de la Justice prétend que ces droits doivent être garantis à perpétuité. Le Grand-Tronc-Pacifique répond : Non, ils ne sont accordés que pour une période de cinquante ans. Qu'arrivera-t-il ? Aux termes du paragraphe 2 de cet article le cas devra être soumis à la commission des chemins de fer, avec le droit réservé aux deux parties, d'en appeler à la cour Suprême du Canada. Que dira la commission ? Elle dira que ces stipulations sont contenues dans un bail de 50 ans et qu'en l'absence de toute stipulation expresse au contraire, les droits qu'elles confèrent ne peuvent pas excéder la durée du bail, car tout avocat appelé à interpréter l'article 24, au moyen de l'article 20, se demanderait naturellement :

Du commencement à la fin de cet article 24, trouve-t-on un seul mot, une seule expression fixant la durée de ces droits de libre parcours et de traction sur la division de l'ouest, si ce n'est pour la période de 50 ans mentionnée à l'article 20 ? On ne trouve rien autre chose que l'article 20 concernant la durée de ces privilèges.

Alors, quand prendront-ils fin ? Le ministre de la Justice prétend, parce qu'il n'y a pas d'autres délais mentionnés que celui de 50 ans, qu'ils doivent exister indéfiniment. Je me trompe peut-être sur la portée de son raisonnement, mais malgré toute la bonne volonté possible, c'est ce que j'en ai conclu. Il faut qu'il soit dit quelque part quand cesseront ces privilèges. Le seul délai mentionné se trouve énoncé à l'article 20. Si cette stipulation est laissée de côté, comment arrive-t-on à dire qu'ils sont concédés à perpétuité ? Indiquez-nous une seule ligne, une seule stipulation, du commencement à la fin du contrat, qui dise cela. Si la question n'est pas réglée par la période de 50 ans mentionnée à l'article 20, on est forcé, par l'interprétation générale des diffrentes clauses, de dire qu'ils seront accordés pendant un temps raisonnable, même en déterminant la période qui constituerait un temps raisonnable, on arrive à 50 ans, la durée du bail. Rien dans le contrat ne dit que ces privilège existeront à perpétuité, mais l'article 20 les limite à 50 ans. Comment alors, l'honorable ministre peut-il prétendre, avec un semblant de raison, que ces privilèges dont la durée est indéterminée, mais qui sont reconnus par un bail de 50 ans, devront durer toujours ? Je suis convaincu que l'honorable ministre de la Justice fait erreur, et cette ommission est regrettable, car il arrivera qu'à l'expiration du bail, après 50 ans, que le Grand-Tronc-Pacifique continuera à avoir des droits de libre parcours et de traction sur la division de l'est pendant que le gouvernement n'en aura pas sur la division de l'ouest.

Les conséquences de cette omission peuvent être très graves, pendant la durée de ce bail, grâce à son droit de parcours sur les divisions de l'est et de l'ouest, le gouvernement aura peut-être réussi à établir pour son réseau un trafic considérable qu'il aurait tout intérêt à continuer. Le Grand-Tronc-Pacifique considère aussi ce point comme très important, puisqu'il a obtenu cet amendement au contrat:

> La compagnie aura, pour une autre période de cinquante ans, les droits de libre parcours et de traction nécessaires pour conserver ininterrompu le service entre la division de l'ouest et les autres parties du réseau de la compagnie et le réseau du Grand Tronc de chemin de fer.

Cette condition peut avoir la même importance pour le gouvernement. Il faudra un service ininterrompu pendant 50 ans, en vertu du contrat, et après l'expiration du bail le Grand-Tronc-Pacifique continuera de jouir de ses privilèges, pendant 100 ans, tandis que ceux du gouvernement prendront fin. Il est malheureux que le gouvernement n'ait pas attaché plus d'importnce à cette partie de la question, car connaissant le soin et l'habileté que l'honorable ministre de la Justice apporte à ces questions, je suis certain que si cette anomalie lui avait été signalée au moment de la rédaction du contrat, nous aurions une clause autrement rédigée dans le contrat supplémentaire qui est actuellement soumis à la Chambre.

L'honorable M. FITZPATRICK : Mes remarques d'il y a un instant ne s'appliquaient qu'aux mots ayant trait au droit de propriété de l'Intercolonial, car ce n'est que tant que le gouvernement sera propriétaire de l'Intercolonial qu'il pourra exercer ses droits sur la division de l'Ouest.

M. R. L. BORDEN : Oui, mais ces mêmes droits ne passeraient-ils pas au propriétaire subséquent de l'Intercolonial ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Je serais porté à croire que cela s'appliquerait à la division de l'Ouest, quels que soient les chanments qui pourraient avoir lieu quant au droit de propriété, car ce serait ce que nous appelons un droit réel. Quant à l'autre, je n'en suis pas certain.

M. R. L. BORDEN: Cela ne tranche pas la difficulté, car au paragraphe (d) de l'article 24 du premier contrat, il est dit :

> Assurer à toute compagnie qui désirera en faire l'usage des droits de libre parcours et de traction sur l'étendue de la dite division de l'ouest——

L'honorable ministre arrive forcément à la même conclusion que ces droits sont perpétuels. Ils montrent cette prétention, sans pouvoir indiquer une seule ligne du contrat qui dise directement ou pour induction que ces droits devront durer toujours. Il n'y a pas de temps mentionné. Puisque le bail est fait pour une prériode limitée, nous devons en conclure que les stipulations cesseront d'exister avec l'expiration du bail et ne dureront pas indéfiniment.

M. BARKER : Je ne discuterai pas davantage ce point de droit. Mais comme nous sommes actuellement rendus à l'article 10 de l'annexe, j'aurai quelques remarques à faire sur les articles 10 et 11, de manière à épargner du temps. Il ne s'agit pas ici d'une question légale, mais plutôt des conséquences de ces deux clauses, sur le droit de perpétuité du gouvernement sur la division de l'Est, à l'expiration de ce bail. L'article 10 accorde des droits de libre parcours et de traction à la compagnie sur la division de l'Est. La clause 11 stipule l'achat par le gouvernement, à l'expiration du bail, des embranchements que la compagnie ne désirerait pas conserver. Je vais tâcher de faire voir la position dans laquelle se trouvera le gouvernement, quand il s'agira de renouveler le bail, à l'expiration de la première période de 50 ans.

Le gouvernement sera propriétaire de la division de l'Est, et le Grand-Tronc-Pacifique de la division de l'Ouest. Le Grand-Tronc-Pacifique sera relié à la division de l'Est à North-Bay, au-dessus du lac Supérieur et probablement aussi au nord de Montréal.

Le Grand-Tronc-Pacifique possédant la ligne de la division de l'Ouest, à partir de Winnipeg, pourra accaparer tout le trafic de la division de l'Est allant vers l'ouest. Personne ne prétendra qu'une partie importante de ce trafic puisse aller à d'autres compagnies qu'au Grand-Tronc-Pacifique, au Canadien du Pacifique ou au Canadian Northern. Le Pacifique Canadien et le Canadian-Northern seront alimentés par leurs propres réseaux de l'Est. Le Grand-Tronc-Pacifique, entre Port-Simpson et Winnipeg, sera sous la dépendence du Grand Tronc, et il sera libre de diriger son trafic sur Chicago ou de le livrer à la division de l'Est ; il pourra même, s'il le préfère, s'entendre avec le Pacifique Canadien ou le Canadian Northern, pour obtenir des droits de libre parcours et de traction sur ces réseaux.

Dans l'est, le Grand-Tronc-Pacifique est à North-Bay, et avec son embranchement jusqu'à la division de l'est et sa route des lacs, il se trouvera à commander tout le trafic d'Ontario et de Québec, et virtuellement aussi celui du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse. Dans cette intervalle les intérêts commerciaux et industriels auront pris un grand développement le long de la voie du Grand Tronc, et je sais ce qui en est quand je dis que le trafic se dirigera de préférence du côté du Grand Tronc. Le Grand Tronc accaparera les transports des points de la baie Georgienne, à North-Bay et au nord de Montréal. Le gouvernement aura un chemin de fer qui sera entièrement à la merci de ceux qui commanderont le trafic des provinces d'Ontario et de Québec, ainsi que des provinces maritimes venant à North-Bay et au raccordement au nord de Montréal, et le trafic de l'ouest venant à Winnipeg. En vertu de cette clause, le Grand Tronc dira au gouvernement : Nous demandons le droit de libre parcours entre North-Bay et Winnipeg, et le gouvernement sera obligé de le lui accorder. Je ne suppose pas que le ministre de la Justice prétende qu'en vertu de ce contrat le Grand Tronc est obligé de s'assurer un droit de circulation sur tout le réseau, ou d'y renoncer entièrement. Il n'est tenu qu'à se procurer les droits nécessaires pour assurer l'ininterruption de son service, et cela sera assuré par le droit de libre parcours sur la ligne entre Winnipeg et North-Bay.

Cette section lui étant assurée sur paiement d'un simple droit de traction, et avec du trafic aux deux extrémités, le Grand Tronc se trouvera virtuellement avoir la possession du chemin. Le gouvernement aura la section entre Winnipeg et North-Bay avec un trafic insignifiant, et la section à l'est de North-Bay avec guère autre chose que du trafic local. Quand on approchera de l'expiration du bail, le Grand Tronc s'arrangera de telle manière qu'au bout de cinq ans le gouvernement ne sera que trop heureux de pouvoir passer la ligne au Grand Tronc à quelques conditions que ce soit. Le gouvernement se trouverait en bien mauvaise posture s'il était tenu d'exploiter cette ligne avec le Grand Tronc en possession du trafic aux deux bouts. Personne ne pourrait considérer cela comme un cadeau. Même en voyant les choses tout en rose, comme le premier ministre les voit, peut-on vraiment supposer qu'une ligne entre North-Bay et Québec, qui ne serait alimentée ni par l'est ou l'ouest, pourrait maintenir un chemin de fer allant jusqu'à Winnipeg, alors qu'une autre compagnie ferait circuler ces wagons sur la même voie et accaparerait le trafic le plus rémunérateur ? Le gouvernement ne tarderait pas alors à supplier cette compagnie de le débarrasser d'un pareil fardeau. C'est là pourtant l'impasse où va se trouver acculé le gouvernement de ce où va se trouver le gouvernement de ce pays, par suite de l'introduction de ces clauses fort ingénieuses qui sont l'œuvre d'un expert ayant passé toute sa vie à l'étude de ces sortes de choses. Quand le Grand Tronc a obtenu l'insertion de ces deux clauses, il savait fort bien que le gouvernement le mettait pour ainsi dire par là même en possession du chemin.

Je sais ici ce que je dis et je ne n'exagère absolument rien. Bien plus, le gouvernement a réellement mis le Grand-Tronc en telle situation que cette compagnie peut obtenir tous les droits de libre parcours qu'elle voudra. Le gouvernement dit encore qu'il achètera à la compagnie toutes les lignes dont elle n'a pas besoin. Je crois que le ministre de Justice nous a déjà assuré que le gouvernement pouvait parfaitement se protéger en faisant en sorte que le Grand-Tronc n'obtienne pas autorisation de construire des lignes qui ne leur seraient d'aucune utilité. Eh bien, M. l'Orateur, toute province

où passera la section de l'est peut accorder autorisation de construire des embranchements, et d'après cette clause le gouvernement sera tenu de les acheter du Grand-Tronc. Comment le gouvernement se protègera-t-il alors ? Le contrat ne dit pas "chemins de fer fédéral," mais " tout embranchement de chemin de fer." Le gouvernement sera même tenu d'acheter un chemin de fer provincial, si le Grand-Tronc n'en a aucun besoin.

M. SCOTT : A quel prix ?

M. BARKER : Pourquoi parler du prix d'une chose dont on n'a pas besoin ? Je dis ici que nous serions tenus de payer pour ce qui nous serait inutile. D'après cette clause, le Grand-Tronc a pleins pouvoir pour vous forcer, bon gré mal gré, d'acheter. L'honorable député (M. Scott) ne s'est pas encore aperçu de cela, bien qu'il y ait déjà plusieurs semaines qu'il assiste à ces débats. Il a parlé de prix, comme s'il ne savait pas qu'une chose inutile est trop chère à n'importe quel prix. Si cette chose a de la valeur, le Grand Tronc n'aura garde de s'en dessaisir, et il ne vous forcera de l'acheter que si elle ne vaut rien. Le Grand Tronc sait fort bien que le gouvernement devra acheter ces embranchements. Il est très probable que le Grand Tronc construira des embranchements afin de pouvoir apporter de la pâte de bois jusqu'à sa ligne principale, mais une fois les forêts abattues et ce trafic tombé à rien, il est alors possible qu'on forcera le gouvernement à acheter ces petits embranchements de 50 ou 100 milles.

Vous pouvez être sûr que le Grand-Tronc ne demandera jamais au gouvernement d'acheter l'embranchement de North-Bay ou de Thunder-Bay. Je ne crois pas, non plus, qu'on demande jamais d'acheter l'embranchement de Montréal. On ne demandera pas de droit de libre parcours pour arriver à la bifurcation. La compagnie amènera tout simplement son trafic jusque là, puis elle le passera au gouvernement, et quand ce trafic ira plus à l'est, on en distraira toute la partie la plus rénumératrice à North-Bay. Voilà en quelle situation nous allons être. Le ministre des Chemins de fer n'a certes pas vu de près aux intérêts du pays quand on a rédigé ces clauses. Il a confié cette tâche à un de ses collègues qui ne possède pas l'expérience qu'il a lui-même en ces matières. Le ministre des Chemins de fer n'a pas dû donner son consentement.

Je crois même qu'on pourrait l'accuser d'une certaine négligence. Il n'est pas ici, en ce moment. Je ne crois pas, en toute sincérité, qu'on se serait jamais attendu à tout cela. On a dû s'attendre que le Grand Tronc demanderait au gouvernement de lui acheter quelque chose ; mais le Grand Tronc gardera tout ce qui pourra lui servir à avoir la haute main sur le trafic. L'énorme trafic des provinces d'Ontario et de Québec qui aboutira à cette division de l'est, sera détenu sur cet embranchement de North-Bay jusqu'à ce qu'il arrive là où la compagnie pourra forcer le gouvernement à lui accorder des droits de traction. On fera la même chose sur l'embranchement de Montréal, s'il est nécessaire. On gardera tout simplement, pour cela, la possession de l'embranchement. Et quand le gouvernement parle de construire une ligne parallèle d'embranchement vers North-Bay ou Montréal, qu'en résultera-t-il vraiment ? Y a-t-il quelqu'un en cette Chambre ayant une certaine expérience en affaires, qui ne sache pas parfaitement que si l'agent du service des marchandises du Grand Tronc à Montréal ou à Toronto et l'agent du gouvernement allaient tous deux trouver un marchand pour lui demander son trafic, l'agent du Grand Tronc dirait à ce marchand. " Nous desservons cent stations contre le gouvernement cinq ; vous savez donc où se trouve votre intérêt, pour le cas où vous aimeriez utiliser nos services." Chacun sait que plus une compagnie dessert de stations, plus elle est maîtresse du trafic, et la Compagnie du Grand Tronc, par toutes ses ramifications dans Ontario et Québec—et cela lui permet de faire sentir son influence jusqu'à l'extrémité de l'est—sera en mesure de pouvoir faire la loi aux expéditeurs contre le gouvernement. Le Grand Tronc, pouvant faire circuler dix trains contre un seul train du gouvernement, donnera au public dix fois plus de facilités. Le négociant qui a des marchandises à envoyer par tout le Dominion, n'osera pas faire la lutte au Grand Tronc. Tout le monde sait cela parfaitement. Il n'y a pas un marchand ou industriel d'Ontario ou de Québec pouvant ignorer que s'il y a à choisir entre deux compagnies de chemins de fer, la préférence ira à celle dont le rayon d'action est plus considérable et qui dessert un plus grand nombre de stations. La compagnie la plus puissante finit toujours par avoir la majeure partie du trafic. Et il en sera encore ainsi à l'expiration de ces cinquante ans, c'est-à-dire quand le gouvernement, avec sa ligne inutile du nord—et elle sera inutile, car elle n'aura du trafic ni à l'est ni à l'ouest—cherchera à entrer en concurrence avec le Grand Tronc, qui aura alors réussi à faire passer et à retenir le trafic sur sa ligne. Le Grand Tronc sera alors parfaitement en mesure de se rire de toutes ces dispositions prises par le gouvernement, même si l'on attache à ces dispositions le sens que le ministre de la Justice affirme qu'il y faut attacher.

M. R. L. BORDEN : J'aimerais à demander à l'honorable ministre de la Justice ce que le gouvernement se propose de faire au sujet des installations de têtes de ligne qui seront créées à Winnipeg, Port-Arthur, North-Bay, Québec et Montréal. On a fait remarquer que la possession de ces installations sera d'une importance capitale pour le gouvernement au bout de cinquante ans. Supposons que le gouverne-

ment construise la division de l'est de Winnipeg à Québec, et supposons que la compagnie crée ces installations aux points avec lesquels la division sera raccordée. Où en sera le gouvernement au bout de cinquante ans ? Mon honorable ami le ministre de la Justice a fait remarquer cette après-midi que le gouvernement serait libre de construire une autre ligne à partir de la division de l'est jusqu'à Port-Arthur, une autre ligne sur North-Bay et une autre ligne sur Montréal. Cela ne serait pas du goût de mon honorable ami le ministre des Postes, qui s'est élevé avec force contre toute chose de ce genre alors qu'il en était l'année dernière à critiquer mon contre-projet. Il s'opposait alors à ce que le gouvernement construisît une ligne devant entrer en concurrence avec une autre ligne qui avait déjà reçu sa charte. Cette objection serait encore bien plus valable dans un cas comme celui-ci. Le ministre de la Justice nous répondra peut-être que cette nécessité s'impose, afin d'empêcher le Grand-Tronc-Pacifique de se prévaloir des dispositions de ce contrat pour ennuyer le gouvernement. Je serais porté à croire que nous ferions bien mieux de nous arranger de telle sorte que le Grand-Tronc-Pacifique ne puisse jamais ennuyer le gouvernement. Mais, pour en revenir à la question que j'ai posée, quelle est la véritable situation à l'égard de ces stations terminus ? Le gouvernement va se trouver complètement désarmé, pour ce qui est de l'exploitation de la division de l'est, si le Grand-Tronc-Pacifique est en possession des installations situées à Winnipeg, à Port-Arthur, à North-Bay, à Québec et à Montréal. Il ne paraît pas y avoir un seul mot dans le contrat nous portant à croire que le gouvernement a l'intention de créer des installations considérables à ces endroits. Le gouvernement a-t-il prévu ces éventualités ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Je ne puis m'engager à dire quelle ligne de conduite le gouvernement entend suivre à ce sujet. Je puis cependant déclarer que, en vertu du contrat, les installations aux terminus et têtes de ligne se raccordant avec la division de l'est seront créées soit par le gouvernement ou par une compagnie indépendante agissant conjointement avec le gouvernement. Les installations des trois embranchements construits par la compagnie resteront nécessairement en la possession de la compagnie.

M. CLARKE : Où seront-ils ?

L'honorable M. FITZPATRICK : L'un des embranchements est à partir d'un point sur la division de l'est jusqu'à Port-Arthur ou Port-William, ou un autre endroit dans cette région ; un autre est à partir d'un point sur la division de l'est jusqu'à North-Bay ; et le troisième est à partir d'un point sur la division de l'est jusqu'à Montréal.

M. KEMP : Que fait-on d'Ottawa ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Le contrat n'en parle pas.

M. KEMP : Alors, Ottawa ve se trouver sans raccordement avec le transcontinental.

L'honorable M. FITZPATRICK : Mon honorable ami s'emporte trop, et comme il n'est pas Irlandais il est sans excuse. Je parle de la charte. La compagnie a opté pour les embranchements dont elle avait besoin, et elle demanda autorisation d'en construire trois, un au lac Supérieur, un à North-Bay et un à Montréal.

M. R. L. BORDEN : Quelle réponse le ministre de la Justice donne-t-il à mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker) ? Mon honorable ami prétend qu'il n'est pas nécessaire que les embranchements soient construits en vertu d'une autorisation conférée par ce parlement, mais qu'ils peuvent être autorisés par la législature d'Ontario. Cette législature pourrait édicter une loi générale donnant à toute personne, autorisée législativement, à exploiter un chemin de fer, le droit de le construire, tout simplement en en déposant les plans et devis dans quelque bureau du gouvernement à Toronto. Des lois de ce genre sont en vigueur dans plusieurs états de la république américaine. Supposons que le Grand Tronc, grâce à quelque disposition générale de ce genre, ou en vertu d'une autorisation spécial, pût construire un embranchement, alors l'argument invoqué par le ministre de la Justice se trouverait être non avenu. Ce qu'il a prétendu, c'est que le parlement, chaque fois qu'il donnerait autorisation de construire un chemin de fer, verrait à ce qu'on ne fît subir aucune injustice au gouvernement pour le cas où il déciderait de prendre cet embranchement. Mais ce parlement ne devrait avoir aucun pouvoir de ce genre quand il s'agirait d'un embranchement construit en vertu d'une autorisation de la législature provinciale. Mon honorable ami a-t-il une opinion à formuler au sujet de l'argument de mon honorable ami d'Hamilton ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Je n'aimerais certainement pas à me montrer ici trop précis. Mon attention ne s'est pas portée spécialement sur cette question, et j'aimerais à avoir le temps d'y réfléchir. Mon honorable ami ne doit pas oublier qu'il s'agit ici d'un chemin possédé par le gouvernement, et que la compagnie qui doit l'exploiter a été créée par nous, avec autorisation de construire certains embranchements se raccordant avec ce chemin. Que faut-il exactement entendre, dans les circonstances, par ce mot " embranchements " ? Voilà qui me paraît prêter à discussion. J'aimerais à pouvoir examiner tout cela de nouveau. Cependant, au premier abord, je ne serais pas porté à me ranger absolument à l'avis exprimé par l'honorable député.

L'article 11 de l'annexe est adopté.

Les articles 12, 13, 14 et 15 de l'annexe sont adoptés.

A l'article 3 de l'annexe :

3. En attendant le parachèvement par le gouvernement de la division de l'est, la compagnie aura le droit de louer des commissaires à être nommés sous l'autorité dudit acte, et de mettre en service telles portions de ladite division de l'est qui auront pu de temps à autre se trouver parachevées; mais aux termes et conditions dont pourront convenir ensemble et la compagnie et les commissaires; lesquels termes ne devront pas être plus onéreux que ceux du louage de la division entière prévu par le dit contrat, sauf pour ce qui peut être requis pour donner effet au droit prépondérant desdits commissaires dont suit immédiatement l'énonciation, et sauf aussi le droit prépondérant des dits commissaires de se servir desdites parties parachevées et de les mettre en service, sans avoir à payer aucunes taxes ou autre rémunération pour cet emploi aux fins qu'ils pourront juger nécessaires et utiles pour l'exécution de l'objet de leur commission.

L'honorable M. FITZPATRICK : J'ai pu donner à cet article toute l'attention nécessaire, et je suis en mesure de pouvoir formuler une opinion à ce sujet. J'ai aussi consulté ceux qui ont eu en soin la rédaction du bill, et j'ai obtenu leur avis. Mais j'ai cru qu'il conviendrait aussi d'obtenir quelques autres opinions du dehors. Si impartiaux que nous puissions être, nous sommes toujours plus ou moins portés à voir les choses d'un seul côté, surtout quand nous y sommes quelque peu intéressés. Avant que le bill sorte des mains du comité, je serai en mesure de pouvoir dire ce que le gouvernement entend par "termes plus onéreux".

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre a dit que cela serait fait avant que le comité ait terminé ses délibérations.

L'honorable M. FITZPATRICK : Sur le bill, oui. Je suppose que nous pourrions peut-être cesser dès demain de siéger en comité, parce que les clauses du bill ne prendront pas beaucoup de temps. Mais avant cela je serai prêt à formuler mon opinion.

L'article 2 de l'annexe est adopté.

A l'article premier du bill.

1. Le contrat passé entre Sa Majesté et la Compagnie dite "The Grand Trunk Pacific Railway Company (ci-après appelée "la Compagnie du Pacifique"), à la date du dix-huitième jour de février 1904, et dont copie forme l'annexe du présent acte, est par le présent ratifié et confirmé et déclaré lier légalement Sa Majesté et la Compagnie du Pacifique; et Sa Majesté et la Compagnie du Pacifique et la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada (ci-après appelée la "Compagnie du Grand Tronc"), ainsi que tous les autres intéressés, sont par le présent autorisés à faire tout ce qui est nécessaire pour donner plein et entier effet aux stipulations dudit contrat et aux dispositions du présent acte.

M. R. L. BORDEN : Quand nous en étions à discuter cet article, j'ai proposé un amendement. Il s'agissait de mettre après les mots "lier légalement Sa Majesté et la Compagnie du Pacifique" les mots "sujet aux dispositions de l'Acte du chemin de fer transcontinental et de cet acte". Je propose cet amendement.

L'amendement est adopté.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je désire faire observer au comité que l'on fait bien trop de bruit. Les honorables députés qui prennent part à ce débat se plaignent, et fort justement, je crois, qu'il y a trop de conversations parmi ceux qui ne prennent aucune part à la discussion. Je viens faire appel aux membres du comité pour les prier de mettre fin à cet état de choses.

M. R. L. BORDEN : Je dois dire au ministre de la Justice que nous avons un amendement pour l'article 1er de ce bill qui se rapporte jusqu'à un certain point au sujet sur lequel il doit formuler plus tard une opinion, je laisserai donc, pour le moment, cet amendement en suspens, jusqu'à ce que nous soyons fixés sur cte opinion.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je conseillerais—bien que je ne sois pas sûr que la procédure soit ici bien régulière— de repasser tous les articles du bill, et je demanderais à mon honorable ami (M. R. L. Borden) de nous soumettre les amendements qu'il a à présenter pour chaque article, sans cependant en adopter un seul, de telle sorte que avant que nous nous mettions à examiner les articles du bill, je puisse avoir une occasion d'étudier les amendements, et peut-être me mettre en mesure de pouvoir mieux les traiter que je ne le pourrais au pied levé. J'émets cette proposition dans l'espoir qu'elle sera agréable à ces honorables messieurs de la gauche.

M. BARKER : Je désire exposer la nature du premier amendement, c'est-à-dire celui de l'article 1er du bill. Cet amendement a trait à un sujet qui a déjà été amplement discuté, et comme l'amendement que je veux vous soumettre confirme tout simplement l'interprétation du ministre de la Justice, je suppose qu'on n'y aura aucune objection. Il s'agit du matériel roulant à fournir. Le ministre de la Justice est d'avis qu'en s'en tenant aux termes du contrat la compagnie du chemin de fer est tenue d'acquérir le matériel roulant par titre imprescriptible, de telle sorte que l'hypothèque du gouvernement puisse comporter un titre absolument libre de toute charge antérieure. Nous avons pensé que ce qu'il y avait de mieux à faire était d'accepter ici les dires du ministre de la Justice, et d'insérer tout simplement une clause spécifiant que c'est bien là l'interprétation qu'il faut attacher. Je suis sûr que l'honorable ministre n'aura pas besoin de prendre de notes à ce sujet. Nous ne faisons ici qu'adopter sa propre opinion, et nous insérons tout cela dans l'acte afin qu'il ne puisse y avoir aucun doute au sujet de l'interprétation qu'il a émise.

L'honorable M. FITZPATRICK : Vous voulez avoir plus de garanties ?

M. BARKER : Nous désirons tout simplement qu'il n'y ait aucune ambiguïté, et que le sens qu'il faut attacher à l'acte soit bien celui dont nous parle l'honorable ministre.

L'honorable M. FITZPATRICK : Vous voulez donner un effet statutaire à ma propre opinion.

M. BARKER : Nous ne disons pas cela expressément, mais l'on pourra voir, en consultant les Débats, que nous ne faisons qu'adopter la propre opinion de l'honorable ministre. Voici l'amendement en question :

L'article premier du bill est amendé en y ajoutant ce qui suit comme paragraphe (2) :

L'article 1er du bill est amendé en y ajoutant ce qui suit comme paragraphe (2):

(2). Il est par les présentes déclaré que l'intention et la signification du contrat, dont copie forme l'annexe de l'Acte du chemin de fer transcontinental, était, et, tel que modifié par le contrat supplémentaire, dont copie forme l'annexe de cet Acte, est que le matériel roulant, mentionné comme premier matériel d'exploitation dans le 22e article dudit contrat primitif, sera acquis par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de telle façon qu'un intérêt absolu et imprescriptible écherra à ladite compagnie, sauf qu'il sera sujet aux diverses hypothèques dont il est parlé dans l'article 35 du contrat, et libre de toute charge ou de tout louage ou intérêt quelconque antérieur, soit comme matériel d'exploitation ou autrement.

Voilà, je crois, ce qu'entendent précisément ces honorables messieurs de la droite. Je ne veux dire que quelques mots de tout cela, mais afin de démontrer que cette déposition peut avoir son utilité, toute question d'accord avec le ministre de la Justice étant mise de côté, je désire rappeler certains articles des statuts, en outre des clauses du contrat dont il a été question dans ce débat, pour montrer à tout le moins qu'il existe un doute d'une nature assez grave sur l'interprétation à donner à cette clause, en dehors de la déclaration que nous soumettons. Je veux attirer l'attention du ministre de la Justice sur la charte du Grand-Tronc-Pacifique votée l'année dernière, chapitre 122, article 13. Cet article est celui qui autorise la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à exécuter les hypothèques qu'on veut donner au gouvernement d'après l'article 35 du contrat. La clause en question énonce ou décrit les différentes sections du chemin de fer, et le montant des obligations pouvant être émises pour ces sections. Puis, il y a ce qui suit :

Et la compagnie peut émettre ces obligations, débentures ou autres valeurs de cette nature en une ou plusieurs séries distinctes, et restreindre la valeur émise dans l'une quelconque des séries de façon à grever les privilèges, biens, actif, recettes et revenus de la compagnie présents ou à venir, ou les uns ou les autres, qui seront déterminés dans le mortgage ou l'hypothèque qui en sera consenti au fidéicommissaire ou aux fidéicommissaires pour garantir cette série distincte d'obligations, débentures ou autres valeurs, et cette série restreinte d'obligations, débentures ou autres valeurs, si elle est ainsi émise, constitue, sauf les dispositions établies par l'article 94 de l'Acte des chemins de fer, première hypothèque, mais seulement sur la portion la ou les divisions spéciales du chemin de fer.

Par conséquent, il nous faut ici pourvoir aux hypothèques spéciales dont il est question dans l'article 35 du contrat, déclarant que lesdites hypothèques seront une première charge sur l'actif, sauf les dispositions contenues dans l'article 94 de l'Acte des chemins de fer. Cet article 94 est celui de l'Acte des chemins de fer de 1888, la raison en étant que l'Acte actuel des chemins de fer n'avait pas encore été voté dans le temps où ce bill était adopté en cette Chambre. Cet article 94 est cependant le même que l'article 112 de l'acte actuel, et se lit comme suit :

La compagnie pourra garantir ces obligations, débentures ou autres effets négociables au moyen d'un acte d'hypothèque créant telles hypothèques, charges et redevances sur la totalité de ceux des biens, propriété, loyers et revenus de la compagnie, présents ou futurs, ou présents et futurs, qui sont décrits dans l'acte d'hypothèque; mais ces loyers et revenus seront affectés, en premier lieu, au paiement de toute amende imposée pour contravention aux dispositions du présent acte.

C'est-à-dire aux conditions qui seront imposées par le ministre des Chemins de fer. Et voici les mots sur lesquels je désire attirer l'attention spéciale du ministre de la Justice.

Et en second lieu au paiement des frais d'exploitation du chemin de fer.

Ainsi donc, d'après la charte de la Compagnie du Pacifique, une hypothèque est une première hypothèque, et elle vient immédiatement après les frais d'exploitation. Je crois que cela est parfaitement clair, et que personne ne peut élever ici un mot de contestation. Si nous nous reportons à la clause d'interprétation de l'Acte des chemins de fer, c'est-à-dire à l'ancienne clause—et je crois que les mots ne diffèrent guère de ceux de la nouvelle clause—nous lisons la définition suivante :

L'expression " frais d'exploitation " signifie et comprend tous les frais d'entretien du chemin de fer et des stations, bâtiments, ateliers et dépendances s'y rattachant, ainsi que du matériel roulant et autre matériel et outillage employés dans son exploitation—et aussi tous les péages, loyers ou sommes annuelles payées à l'égard de propriétés louées à la compagnie ou possédées par elle, à part le loyer payé pour toute ligne affermée ou à l'égard du louage des locomotives, voitures ou wagons loués à la compagnie.

Nous voyons donc ici ce qu'on entend par première hypothèque. C'est une première hypothèque sur tous les biens de la compagnie, à part le louage du matériel roulant. Par conséquent, quand on relève dans ce contrat, dans l'article 14, une disposition

pour les frais d'exploitation, y compris les loyers et péages sur le matériel d'exploitation de la division de l'est, et quand, s'il faut s'en rapporter aux termes de l'article 45 du contrat, on voit que cela est à part du louage du matériel roulant, je crois qu'on admettra qu'il est essentiel qu'on fasse disparaître toute ambiguïté à cet égard, et qu'on introduise dans cet acte une disposition portant que l'acquisition du matériel roulant voudra dire que cette acquisition sera absolue, c'est-à-dire libre de toute charge ou redevance quelconque. C'est là pourquoi je propose cet amendement, et je suppose qu'il sera adopté et accepté par l'honorable ministre.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je ne veux pas discuter ce point dans le moment, mais j'aimerais à faire observer à mon honorable ami que la définition de " frais d'exploitation " de l'Acte des chemins de fer ne saurait s'appliquer à ce contrat, parce que nous avons dans ce contrat une définition spéciale.

M. BARKER : Pour ce qui est de la division de l'est ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Oui, pour la division de l'est, et même, j'ajouterai, pour la division de l'ouest aussi.

M. BARKER : Vous avez raison.

L'honorable M. FITZPATRICK : Mon honorable ami s'apercevra que l'article 18 s'applique à l'article 14. Dans l'article 14 de notre contrat, il est question de matériel roulant, mais pas dans les mêmes termes que dans l'Acte. Ainsi, le texte du nouveau contrat est comme suit:

A l'égard de la location du matériel roulant affermé à la compagnie.

——comme partie du matériel d'exploitation du chemin. Je propose que l'amendement reste en suspens, jusqu'à ce que nous en ayons fini avec l'article 1.

M. BELL : J'appuie l'amendement proposé.

M. R. L. BORDEN : Je crois qu'il y a quelques autres amendements qui concernent l'article 1er.

L'honorable M. FITZPATRICK : Mon but est d'obtenir le plus de renseignements possibles au sujet de ces amendements. Je sais que je n'ai aucun droit de demander avis de ces amendements, mais il importe cependant que nous ayons le plus de renseignements possibles afin d'être mieux en mesure de discuter tout cela en comité en parfaite connaissance de cause.

M. R. L. BORDEN : Nous avons plusieurs amendements à proposer. Je vais essayer de l'étudier, afin de voir quels sont ceux qui peuvent se rapporter à l'article 1er, et je les communiquerai ensuite au ministre de la Justice car je crois qu'il n'est que juste que l'honorable ministre puisse avoir occasion de les étudier avant de les discuter en comité.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Il faudra les soumettre au comité dans l'ordre où les articles se présentent.

M. R. L. BORDEN : Quand nous en serons revenus à l'article 1er, nous reprendrons tout cela de nouveau.

2. Les directeurs de la Compagnie du Grand Tronc peuvent mettre à exécution le contrat dont copie forme l'annexe de l'Acte du chemin de fer National Transcontinental, tel que modifié par ledit contrat supplémentaire par le présent ratifié et confirmé (lesquels dits contrats sont au présent acte mentionnés sous la désignation de " Contrats annexés "), en tant que lesdits contrats annexés concernent ou intéressent la Compagnie du Grand Tronc, et peuvent, à toute époque, dans le but d'aider à la compagnie du Pacifique à mettre à exécution les stipulations des contrats annexés, engager le crédit de la Compagnie du Grand Tronc; et ils peuvent conclure tout contrat de garantie ou d'indemnisation et peuvent vendre ou engager ce qu'ils jugent nécessaire de toute classe ou de toutes classes d'actions de la dite compagnie, ou de toutes valeurs possédées par elle; et ils peuvent appliquer les deniers ainsi réalisés, ou ces actions ou ces valeurs ou leur produit, pour la mise à exécution des contrats annexés; et les contrats déjà conclus par la compagnie du Grand Tronc à l'effet de pourvoir au dépôt mentionné dans les contrats annexés, et le gage de certaines actions et valeurs de la Compagnie du Grand Tronc pour les fins ci-dessus, sont par le présent ratifiés et déclarés valables.

L'honorable M. FITZPATRICK : Cette clause autorise tout simplement le Grand Tronc à faire certaines choses, mais je crois que nous devrions en modifier la forme. Si on veut bien, par exemple, se reporter aux phrases comprises entre les lignes 23 et 30, je crois qu'on admettra que ces phrases peuvent être grandement améliorées sous le rapport de la construction grammaticale. Par exemple, nous lisons dans cet article :

Les directeurs de la Compagnie du Grand Tronc peuvent mettre à exécution le contrat.... tel que modifié par ledit contrat supplémentaire par le présent ratifié et confirmé.... en tant que lesdits contrats annexés concernent ou intéressent la Compagnie du Grand Tronc, et peuvent à toute époque, dans le but d'aider à la Compagnie du Pacifique à mettre à exécution les stipulations des contrats annexés, engager le crédit de la Compagnie du Grand Tronc; et ils peuvent conclure tout contrat de garantie ou d'indemnisation et peuvent vendre ou engager, etc.

Je crois que le mot " peuvent ", apparaissant aux 22e, 25e, 26e et 29e lignes, devrait être supprimé, parce que le mot " peuvent " qui précède régit tout ce qui vient après.

M. R. L. BORDEN : Je crois que ce serait là en effet une amélioration. Nous ferions bien, aussi, je crois, d'ajouter à la ligne les mots " sujet et conformément aux dispositions de l'Acte du chemin de fer National Transcontinental."

M. LENNOX : Je désire attirer l'attention de l'honorable ministre de la Justice sur l'emploi des mots "ladite compagnie" à la 28e ligne de l'article 2. Dans l'article 1er, mon honorable ami remarquera qu'on emploie les mots suivants :

The Grand Trunk Pacific Railway Company (ci-après appelée la Compagnie du Pacifique)... et la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada (ci-après appelée la Compagnie du Grand Tronc).

La distinction ne serait pas maintenue ici, parce qu'à la 28e ligne nous avons les mots " ladite compagnie ". Je sais que tout cela devrait être rendu plus clair.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je vais prendre cela en note. L'observation présentée par mon honorable ami le leader de l'opposition me paraît fort juste, mais j'aimerais à examiner la question auparavant.

M. BARKER : Je désirerais attirer l'attention de l'honorable ministre de la Justice sur les dernières cinq lignes de la clause :

Et les contrats déjà conclus par la Compagnie du Grand Tronc à l'effet de pourvoir au dépôt mentionné dans les contrats annexés, et le gage de certaines actions et valeurs de la Compagnie du Grand Tronc pour les fins ci-dessus, sont par le présent ratifiés et déclarés valables.

S'il y a des arrangements de cette sorte, le texte n'en a pas été déposé. J'avais compris qu'il n'y avait eu aucun dépôt d'actions. J'étais sous l'impression qu'on en avait parlé, mais que cet arrangement avait été pour ainsi dire annulé, et je ne vois pas à quoi ces mots peuvent s'appliquer. Dans tous les cas, on ne peut pas nous demander de confirmer des arrangements dont nous ne connaissons rien. Cela me paraît comme si ces mots avaient été introduits dans le bill, dans le temps où il était question de l'ancien cautionnement, mais on a, je crois, abandonné cela. Il ne s'agit plus que d'une transaction au comptant, ou d'une inscription dans le livre de la banque de Montréal, et s'il est intervenu d'autres arrangements concernant les transactions de la compagnie, on devrait en produire le texte avant de nous demander de les confirmer. Je propose donc que ces mots soient rayés.

L'honorable M. FITZPATRICK : Mon honorable ami a parfaitement raison, jusqu'à un certain point, à savoir : que les conventions obligeant le pays devraient être soumises à la Chambre avant que nous les rendions valables, mais s'il s'agit d'arrangements qui n'intéressent que le Grand Tronc et la banque de Montréal, je ne vois pas ce que nous pouvons trouver à redire. Ces arrangements ne nous intéressent nullement, ou plutôt la seule chose qui nous intéresse ici c'est le dépôt en argent. Tout ce qu'on nous demande, c'est de confirmer les arrangements intervenus entre la compagnie et la banque de Montréal, et qui nous ont fourni ce cautionnement.

Je ne vois pas en quoi peuvent nous intéresser les arrangements particuliers que la Compagnie du Grand Tronc pourrait conclure, du moment que ces arrangements ne nous cernernent pas. Tout cela n'a rien à faire avec le cautionnement, parce que ce cautionnement est quelque chose d'absolu. Il n'est que juste que les arrangements intervenus entre la compagnie et la banque de Montréal, et au sujet desquels il pourrait exister quelque doute, soient ici ratifiés avant de les rendre valables entre la compagnie et la banque.

M. BARKER : Je crois qu'il n'est guère habituel qu'on vienne demander au parlement de confirmer des arrangements qu'il n'a pas connus ou dont il ne connaît rien. Je ne crois pas que pareille chose se soit jamais vue. Je ne crois pas que nous devrions rendre ces conventions publiques, mais je suis d'avis que le très honorable premier ministre devrait les communiquer à mon honorable ami le leader de l'opposition. Je ne crois pas qu'il soit convenable qu'on nous demande de ratifier ainsi à l'aveugle des contrats se rattachant à des transactions auxquelles le pays est intéressé. Plus tard, si l'on s'apercevait qu'il y eût dans ces arrangements quelque chose concernant les relations de l'une ou de l'autre des parties vis-à-vis du pays, on supposera que nous connaissions ces arrangements quand nous les avons confirmés, et l'on supposera aussi que nous les avons approuvés, bien que ces arrangements puissent être contraires aux intérêts du pays.

Sir WILFRID LAURIER : Il n'y a pas d'autres arrangements que ceux qu'on connaît déjà, et qui ont été déposés sur le bureau de la Chambre. En dehors de cela, nous n'avons rien. Nous avons la preuve que le dépôt a été fait, mais nous ne savons pas comment l'argent a été obtenu et nous ignorons quels arrangements sont intervenus entre la compagnie et la banque.

M. R. L. BORDEN : On ne devrait pas demander au parlement de ratifier un contrat qui ne lui a pas été soumis. S'il y a un arrangement quelconque à ratifier, on devrait en déposer le texte sur le bureau de la Chambre et l'annexer à l'acte. Je ne crois pas qu'on puisse invoquer aucun précédent pour en agir ainsi.

L'honorable M. FITZPATRICK : C'est là une clause que la Compagnie du Grand Tronc devrait elle-même demander. On pourrait la considérer comme un amendement à la charte de la compagnie. Elle n'est pas absolument déplacée là où elle est, car après tout, c'est afin de pouvoir exécuter son contrat que la compagnie devrait être investie de ces pouvoirs. Nous pouvons prendre en considération les observations présentées par mon honorable ami, ainsi que

les autres remarques qui ont été faites, et quand nous en serons à étudier tout cela de nouveau il n'y a aucun doute que le premier ministre nous donnera à ce sujet les explications nécessaires.

M. J. B. MORIN : Je désire présenter l'amendement suivant :

Que l'article 8 du chapitre 71 3-Edouard VII soit annulé et remplacé par le suivant :

8. La division de l'est dudit chemin de fer transcontinental, s'étendant de la ville de Winnipeg à la ville de Moncton, sera construite par ou pour le gouvernement, pendant les mêmes délais que ceux accordés pour la construction de la division de l'ouest, et les travaux de construction commenceront à Québec et se poursuivront simultanément dans une direction nord-ouest jusqu'à Winnipeg, et dans une direction sud-est jusqu'à Moncton, ledit chemin traversant le Saint-Laurent sur le pont de Québec et allant dans une direction sud-est à travers les comtés de Lévis et de Dorchester, en suivant le cours de la rivière Etchemin dans la direction du lac Etchemin, puis de là allant à l'est à travers la province de Québec dans la direction de Moncton.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Cette proposition sera considérée comme avis de motion.

M. MORIN : Le but que je me propose en offrant cet amendement, c'est d'obtenir que le chemin de fer passe par les endroits indiqués. La nouvelle carte publiée par le gouvernement indique que le chemin de fer part du pont de Québec et va dans la direction du sud-est jusqu'à environ 12 milles de là, en touchant, selon toute apparence, l'angle nord-est du comté de Dorchester. Je dois l'avouer en toute franchise, il serait fâcheux qu'il en fût ainsi.

J'ai fait remarquer l'année dernière que le gouvernement, en construisant ce chemin, se trouverait à même de pouvoir frapper d'une pierre deux coups, et peut-être plus. Depuis lors, j'ai eu occasion de m'entretenir de tout cela avec M. Grundy, du Québec Central. M. Grundy m'a dit qu'il avait lu mon discours, et qu'il était parfaitement d'accord avec moi.

Je désire indiquer à cette Chambre ce que je crois être le parcours le plus convenable. Je le répète, la ligne du gouvernement part du pont de Québec et se dirige vers le sud-est jusqu'à la paroisse de Saint-Henri et la paroisse de Saint-Anselme, dans le comté de Dorchester, puis de là va à Saint-Gervais et à Saint-Raphaël, dans le comté de Bellechasse. Si la ligne suit ce parcours, elle devra traverser les monts Alleghanys presque dans toute leur longueur, car il n'y a pas de vallée qu'elle peut suivre. Il va falloir se frayer un chemin avec le pic et la pelle ; et tous ceux qui savent ce que sont ces sortes de travaux, comme j'ai eu moi-même l'occasion de l'apprendre depuis trente ans, se rendront compte de ce que tout cela représente. Il n'y a pas de politique dans la route que je viens vous proposer ; c'est une question purement d'affaires. D'ailleurs, je ne vois pas pour quelle raison je mêlerais la politique à tout cela ; il me reste peu d'années à vivre, et je ne travaille pas ici pour moi mais pour ceux qui me suivent. Vous remarquerez que le point de départ et le point d'arrivée du tracé que je propose et du tracé adopté par le gouvernement sont les mêmes. Les deux partent de Québec, et aboutissent au lac Pohenagamook, qui se trouve dans les comtés de Témiscouata et Kamouraska à la tête de la grande rivière Noire. Il y a deux rivières de ce nom, la grand et la petite, et toutes les deux se jettent dans le fleuve Saint-Jean. A partir du pont de Québec, les deux routes sont les mêmes jusqu'à la paroisse de Saint-Henri. Là elles se séparent. La route du gouvernement aura à traverser la rivière Etchemin sur un pont très long. Puis les deux routes se réunissent de nouveau dans le comté de l'Islet, et de là elles se dirigent vers le lac Pohenagamook.

Au lieu de traverser la rivière Etchemin à Saint-Henri, mon tracé suit la rivière jusqu'à ses sources, sans la traverser. Je reconnais que ce tracé offre plus de détours ; mais j'ai vécu longtemps parmi les Yankees, et ceux-ci avaient l'habitude de me dire que c'est souvent par le plus long chemin qu'on arrive le plus vite chez soi, et il en est de même ici. D'après l'échelle de la carte, la distance par la route du gouvernement est de 125 milles, à partir du pont de Québec jusqu'au lac Pohenagamook, alors que la distance par le tracé que je propose n'est que de 130 milles, soit seulement 5 milles de plus. Mais en adoptant mon tracé, vous vous trouverez avoir 60 milles de chemin droit et sans pentes. J'ai établi mes calculs d'après un rapport du gouvernement, publié il y a quelque temps, et qui donne les élévations de divers endroits par tout le pays. Le degré d'élévation, pour ces 60 milles, n'est que d'environ 1,000 pieds au-dessus du niveau de la mer. Le lac Etchemin est 1,213 pieds au-dessus de ce niveau. On dit que le lac Etchemin se jette dans la rivière Etchemin, et je ne crois pas que cette rivière soit à plus de 1,000 pieds au-dessus du niveau de la mer. En arrivant à la source de la rivière Etchemin, dans le comté de Bellechasse, on atteint la petite rivière Noire qui se jette dans le fleuve Saint-Jean. Je le répète, je ne suis inspiré par aucune préoccupation électorale. En décembre dernier, j'ai traversé les comtés de Dorchester, de Bellechasse et de Montmagny, et je prétends que je puis faire suivre à des ingénieurs un parcours de 80 milles où il ne serait pas nécessaire de construire de ponts ayant plus de 20 pieds de longueur, tandis que par l'autre route il faudrait traverser nombre de rivières et cours d'eau, sans compter les monts Alleghanys. Les deux tracés ne sont qu'à 12 milles l'un de l'autre

à leur point de plus grand écart. Comme l'a fait remarquer le premier ministre, l'année dernière, la route que je conseille est quelque peu détournée. Si, le 9 août 1842, le gouvernement anglais n'eût pas commis la très grande erreur de céder aux Etats-Unis une large bande de notre territoire, ce chemin de fer aurait pu suivre un tout autre parcours. Vous faites passer le chemin dans le comté de Dorchester, à 20 milles probablement de la frontière de l'état du Maine.

Dans le comté de Bellechasse vous en serez éloignés de 18 milles, dans Montmagny de 12 milles, et dans l'Islet la distance est encore moindre. Cependant, votre tracé et le mien se rejoignent dans le comté de l'Islet. Nous savons tous que dans le comté de Kamouraska, entre l'Intercolonial et la frontière de l'état du Maine, la distance n'est que de 28 milles en ligne droite, dans le comté de l'Islet 32 milles, et dans le comté de Bellechasse 35 milles. Dans le comté de Dorchester, cette distance est de 40 milles, et à mesure qu'on avance, l'écart se fait de plus en plus considérable. Vous projetez de partir du pont de Québec, et de vous rendre directement dans Montmagny, de façon à vous éloigner de l'Intercolonial. Sans cela, les deux lignes seraient côte à côte sur une longueur de 30 milles. Vous faites immédiatement un circuit pour vous éloigner de l'Intercolonial, puis vous ne vous en tenez qu'à cinq ou six milles de distance sur une longueur de 30 milles. En passant à Saint-Henri, vous n'en serez qu'à 2 milles, à Saint-Gervais à 3 milles, et à Saint-Raphaël à 5 milles. Ceux qui habitent ces divers endroits ont l'avantage du Saint-Laurent et de l'Intercolonial, et si vous construisez cet autre chemin de fer ils se trouvent avoir trois routes de transport pour leurs produits.

L'honorable M. FITZPATRICK : Le gouvernement n'a pas arrêté de façon définitive le parcours qu'il veut suivre.

M. MORIN : L'honorable ministre voudra bien se rappeler que j'ai dit, en commençant, que je parlais d'après une carte qui m'a été donnée par le gouvernement, et qui m'indique le tracé du chemin. Si cette carte contient des erreurs, je n'en saurais être responsable.

L'honorable M. FITZPATRICK : J'avoue que j'apprends ici pour la première fois que le gouvernement a publié semblable carte.

M. BOYD : C'est ce qu'on a fait pour le Manitoba.

L'honorable M. FITZPATRICK : Nous sommes bien loin du Manitoba, en ce moment.

M. MORIN : Mon honorable ami pourra consulter ce volume, s'il le désire. Il n'aura, aussi, qu'à causer avec l'honorable député de Bellechase, et il verra qu'il importe fort peu aux gens du comté que le chemin passe au nord ou au sud des Alleghanys, mais nous savons tous qu'il vaudrait mieux que ce chemin passât au sud, parce que c'est cette région-là qui a besoin d'être développée. Il y a là beaucoup de bois qu'on ne peut vendre qu'aux Américains, à quelque prix que ce soit. Si le chemin passait par là, vous vous trouveriez avoir une route au nord des Alleghanys et une au sud. Cet arrangement serait parfaitement équitable pour tout le monde.

Il y a une chose que je n'aime pas. L'année dernière, à partir du 31 juillet, jour où le leader du gouvernement a présenté sa motion jusqu'au 3 septembre, lorsque la Chambre a voté, je n'ai pas prononcé un seul mot sur cette question; et il en a été de même cette année, depuis le 5 avril, jour où la nouvelle résolution a été soumise, jusqu'aujourd'hui, parce que je ne voulais pas faire perdre de temps à la Chambre. Mais maintenant je désire parler franchement.

Dans le discours du trône, on nous a dit que ce chemin de fer était un chemin de colonisation. Mais comment cela se peut-il être, si vous passez au nord des montagnes ? Il nous faudrait alors, de toute nécesité, passer au sud. Mais le vice initial, dans toute cette affaire, c'est que ce n'est pas le gouvernement qui est le maître. Pourquoi le gouvernement donne-t-il une charte et de l'argent au Grand Tronc, et le laisse-t-il ensuite agir à sa guise ? Je ne suis qu'un simple particulier, mais je tiens à avoir la gestion de mes propres fonds. Si le Grand Tronc veut construire ce chemin avec son argent, je n'ai rien à dire ; mais quand c'est le gouvernement qui fournit pour ainsi dire tous les fonds, il ne devrait pas se laisser conduire par le bout du nez. Je sais parfaitement que ce chemin passerait là où je désire que le gouvernement le fasse passer, si le Grand-Tronc-Pacifique et le Grand Tronc ne se mêlaient pas de nous imposer leur volontés. C'est là la somme de confiance que j'ai en ce gouvernement. Je travaille dans l'intérêt de mes concitoyens, mais le Grand Tronc n'a en vue que ses propres intérêts. Voyez donc les comptes publics. En 1848, le Grand Tronc a reçu $15,000,000 en argent, et il doit au pays, en principal et intérêts, $25,000,000, sur lesquels il n'a jamais versé un seul sou. Et après avoir ainsi donné à cette compagnie $25,000,000, vous allez lui en accorder à jamais la jouissance pour rien. Si cette compagnie vous tient tant au cœur, vous pouvez continuer à lui témoigner ainsi vos faveurs. Quant à moi, j'avoue porter plus d'intérêt à mes concitoyens qu'à la Compagnie du Grand Tronc. Je sais fort bien que la Compagnie du Grand Tronc peut surveiller elle-même ses intérêts, sans que nous l'aidions en cette tâche. J'ai une chose à demander au gouvernement, et il ne lui coûterait guère, s'il le veut, de me l'accorder. Si le gouvernement désire faire partir ce chemin de fer à l'est du pont de Québec, il n'a qu'à avoir confiance en moi, et je lui indiquerai la route qu'il faut suivre. Et après que

j'aurai montré cette route aux ingénieurs et aux arpenteurs, le gouvernement sera libre d'en prendre une autre s'il le désire. J'ai déjà servi de guide à des arpenteurs dans les monts Alleghanys, durant des semaines et des mois, et je sais ici ce que je dis. Je sais à quel point sont précieux les services d'un guide expérimenté pour des ingénieurs s'aventurant pour la première fois en pays étrangers, et je viens vous offrir les services de ce guide. J'ai dit, M. l'Orateur, tout ce que j'avais à dire, et je cède maintenant ma place à un autre.

L'honorable M. FITZPATRICK : Comme j'ai fait remarquer, il n'y a qu'un instant, à mon honorable ami, le gouvernement n'a pas encore arrêté le parcours qu'il entend suivre, soit à l'est ou à l'ouest de Québec. Je suis sûr que quand il s'agira de déterminer ce tracé à l'est de Québec—c'est-à-dire en passant à travers le comté de mon honorable ami—le gouvernement ne sera alors que trop heureux de pouvoir mettre à contribution les excellents services et les bons conseils de mon honorable ami. Pour ce qui est de l'amendement qu'il a proposé, j'ai une clause à ajouter au bill qui, je crois, est aussi complète et même plus que l'amendement en question. Voici cette clause :

Les travaux de construction, sur la division de l'est du chemin de fer transcontinental, seront commencés autant que possible, simultanément à Moncton, à Québec et à Winnipeg, et ils seront conduits à l'ouest de Moncton et de Québec et à l'est de Winnipeg de telle manière que la section entre Winnipeg et Québec et la section entre Québec et Moncton seront terminées, autant que possible, en même temps.

Je crois que cela sera parfaitement satisfaisant à mon honorable ami, et je proposerai cet amendement plus tard.

M. R. L. BORDEN : Il y a un autre amendement à l'article 2, ou plutôt il s'agirait d'une proposition alternative à mettre en regard de l'amendement de mon honorable ami de Hamilton (M. Barker). Cela se lit comme suit :

Que les mots "frais d'exploitation", tels qu'appliqués aux divisions de l'Est et de l'Ouest du chemin de fer, ne comprennent pas les péages, loyers ou sommes annuelles sur le matériel roulant faisant partie du premier matériel d'exploitation de ladite division de l'Est, conformément à l'article 22 du contrat formant l'annexe de l'Acte du chemin de fer Transcontinetal.

Je ne crois pas que cela puisse nécessiter de longues explications. L'objet qu'on se propose ici est pour ainsi dire le même que celui que l'honorable député de Hamilton a en vue. Si l'amendement proposé par mon honorable ami de Hamilton n'a pas le don d'être agréable au gouvernement, il est probable que nous soumettrons l'autre.

M. MORIN

A l'article 3 du bill :

3. Les directeurs de la Compagnie du Grand Tronc peuvent, à toute époque et aussi souvent qu'ils le jugent nécessaire, conclure un ou des traités avec les directeurs de la Compagnie du Pacifique relativement à la manière et aux termes auxquels la Compagnie du Grand Tronc doit ou peut aider la Compagnie du Pacifique à mettre à exécution les contrats annexés, et aussi relativement à la considération à donner à la Compagnie du Grand Tronc par la Compagnie du Pacifique aux termes de tout pareil traité, et ils peuvent garantir les obligations, débentures ou autres valeurs de la Compagnie du Pacifique, et rendre à cette dernière tels autres services dont il peut être convenu, et la Compagnie du Grand Tronc peut recevoir et prendre à titre de considération totale ou partielle qui doit lui être donnée aux termes de tout tel traité, des actions du capital-actions de la Compagnie du Pacifique pour le montant et aux termes et conditions dont il peut être convenu.

M. R. L. BORDEN : Nous avons ici un amendement à proposer, et cet amendement est le suivant :

Que l'article 3 du bill soit amendé, en y ajoutant les mots suivants : "Chaque traité de ce genre sera sujet à l'approbation du gouverneur en conseil des ministres, et un extrait certifié de chacun de ces traités devra être déposé au bureau du secrétaire d'Etat du Canada.

Je suppose que le ministre de la Justice aimerait à avoir un court exposé des raisons qui me portent à proposer chacun de ces amendements. Ce qui m'a engagé à proposer cet amendement, c'est que, comme ces traités seront passés entre des compagnies qui sont pour ainsi dire gérées par les mêmes administrateurs—ou qui le pourront être,—et comme ces traités se rapportent à des sujets qui intéressent tout le pays, il n'est que juste et raisonnable de demander qu'ils soient sujets à l'approbation du Gouverneur en conseil, des ministres, et qu'un extrait certifié de chacun de ces traités soit déposé au bureau du secrétaire d'Etat, afin qu'il reste aux archives pour l'usage du gouvernement et du parlement du Canada. Un autre amendement a aussi été soumis au ministre de la Justice par mon honorable ami de Hamilton. C'est celui qui se rapporte à l'article 1er du bill. Mon honorable ami de Hamilton ne nous a pas donné les raisons qui l'ont porté à proposer cet amendement, parce que, m'a-t-il dit, il n'aurait pas pu le faire brièvement. Mais si le ministre le désire, ces raisons pourront lui être exposées à lui-même en particulier, afin qu'il puisse étudier la question plus à fond.

M. FITZPATRICK : Avant d'accepter cela, j'aimerais pouvoir y réfléchir davantage Cependant, à première vue, la proposition me paraît parfaitement équitable.

M. R. L. BORDEN : Il y a un autre amendement que nous présenterons et qui se rapporte à l'article premier du bill ; j'ai oublié d'en parler lorsqu'il s'est agi de cet ar-

ticle si je ne me trompe, il est conçu à peu près dans les mêmes termes que notre amendement de l'année dernière. Je crois que la dernière partie en a été légèrement modifiée. Le voici.

Que tout le trafic né sur la voie du Pacifique ou sur ses embranchements et non autrement acheminé par l'expéditeur, devra, s'il est à destination d'endroits du Canada, être transporté entièrement en territoire canadien ou entre des ports de l'intérieur du Canada, et que les prix de ce transport ne devront pas excéder ceux du transport entre les mêmes points par aucune route non entièrement canadienne comprenant une partie quelconque du réseau de la Compagnie du Grand Tronc.

Il est possible que cet amendement ne soit pas conçu absolument tel que nous le présentons, mais il comporte notre idée et il est presque entièrement calqué sur un amendement de même nature qui fut présenté l'an dernier. Lorsque le ministre de la Justice aura étudié les amendements que nous avons présentés ce soir, je serai heureux qu'il me dise, un peu avant la séance, où ils seront discutés, de quelle façon le gouvernement entend qu'ils soient traités et discutés, afin que la gauche puisse prendre les mesures nécessaires pour que le débat se termine en aussi peu de temps que possible.

L'honorable M. FITZPATRICK : Lorsque j'aurai étudié ces amendements, j'écrirai à mon honorable ami et je m'efforcerai de faire ce qu'il demande.

La compagnie du Grand Tronc peut traiter avec Sa Masjesté au sujet de la garantie des secondes obligations hypothécaires de la Compagnie du Pacifique à émettre en exécution des stipulations des contrats annexés, et à toute autre fin que les directeurs jugent nécessaire ou à propos pour la mise à exécution des dits contrats.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je veux faire effacer le trait d'union qui se trouve dans la quinizème ligne entre les mots "deuxième" et "hypothèque". Evidemment, c'est une faute d'impression.

M. R. L. BORDEN : Lorsqu'il s'agit d'une convention de cette nature il serait bon d'en déposer des copies sur le bureau de la Chambre à la session qui a lieu après la date de cette convention. Le statut ne contient pas de disposition à cet effet. J'ai fait cette représentation l'an dernier, mais au lieu d'insérer un amendement dans le bill j'ai accepté l'assurance que cela se ferait. J'ai peut-être mal fait, car le statut ne contenait rien à ce sujet, on a cru devoir passer outre. Il serait peut-être bon d'ajouter à cet article un amendement de cette nature. Je n'y vois pas d'autre objection.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je verrai à ce qu'il soit préparé un amendement à cet article.

Article 5 du bill :

Les dispositions des articles 3, 4, 5, 6 et 7 et du paragraphe 4 de l'article 19 de l'Acte du chemin de fer National Transcontinental s'appliquent aux contrats annexés comme si lesdites dispositions avaient été expressément établies à l'égard desdits contrats.

L'honorable M. FITZPATRICK : Les articles de l'Acte du Transcontinental National dont il est ici question sont conçus dans les termes suivants :

Article 3. Le chemin de fer sera construit entièrement en territoire canadien.

Article 4. La division de l'Ouest est divisée en section des prairies et en section des montagnes et pour la détermination de la limite est des Montagnes Rocheuses.

Article 5. La division de l'est sera construite par le gouvernement.

Article 6. La compagnie devra construire, entretenir et exploiter la division de l'Ouest et louer, entretenir et exploiter la division de l'Est.

Article 7. La division de l'Est sera construite sous la surveillance conjointe du gouvernement et de la compagnie.

L'article 9, paragraphe 4, a trait à l'occupation de certains postes par les membres de cette Chambre et du Sénat.

L'honorable M. FIELDING : Il y a erreur de chiffres. Ces articles sont ceux de la convention, ils n'apparaissent pas dans le bill. Ces numéros sont ceux qui figurent dans l'annexe de l'acte.

M. LENNOX : Pour corriger cette erreur il va falloir rédiger l'article de nouveau.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'erreur, c'est que les dispositions dont il s'agit ici sont les numéros 3, 4, 5, 6 et 7 du contrat, au lieu des articles de l'Acte du Transcontinental-National lui-même.

M. R. L. BORDEN : Le député de Simcoe a fait remarquer qu'il va probablement falloir rédiger l'article de nouveau.

Article 6 du bill :

Les droits conférés au gouvernement du Canada par l'article 6 de l'Acte du chemin de fer National Transcontinental sont subordonnés aux restrictions et stipulations contenues dans le contrat par le présent acte ratifié et confirmé ainsi qu'aux restrictions et dispositions portées audit article 6.

M. R. L. BORDEN : Cet article a pour objet de donner effet au principe de subrogation ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Oui, il a rapport au remède que le gouvernement pourra appliquer en cas de défaut.

M. R. L. BORDEN : Je ne crois pas qu'il y ait d'objection à cela.

Article 7 du bill :

Sont abrogés les paragraphes 2 et 3 de l'article 7 de l'Acte du chemin de fer National Transcontinental et remplacés par ce qui suit:

Nonobstant les dispositions dudit acte ou les stipulations des contrats annexés, Sa Majesté le Roi, traitant pour le Canada, ne sera pas tenue ni obligée de mettre à exécution ou remplir les conventions, conditions, stipula-

tions ou engagements contenus dans les contrats annexés de la part de Sa Majesté, traitant comme il est dit ci-dessus, tant que la Compagnie du Grand Tronc n'aura pas pris envers Sa Majesté, traitant, comme il est dit ci-dessus, les engagements suivants:

(a) De garantir les obligations de la Compagnie du Pacifique pour le reste de la somme nécessaire pour achever la construction de la division de l'Ouest mentionnée dans les contrats annexés, ainsi que stipulé à l'article 34 du contrat dont copie forme l'annexe dudit acte :

(b) D'acquérir et prendre des actions ordinaires de la compagnie du Pacifique jusqu'à concurrence d'une somme d'au moins $24,900,000 ainsi qu'il est stipulé à l'article 27 du contrat en dernier lieu mentionné.

L'honorable M. FITZPATRICK : Il va falloir remanier entièrement le paragraphe 2 ; il est évident qu'on l'a rédigé selon l'esprit de la convention tel qu'elle était avant d'avoir été modifiée, car la compagnie doit prendre autant d'actions ordinaires qu'il en faudra pour permettre au Grand Tronc de diriger les actes du Grand-Tronc-Pacifique. Naturellement, il va falloir changer cela. Il sera rédigé une nouvelle clause demain matin. Je la communiquerai au chef de l'opposition.

M. R. L. BORDEN : Comme ce paragraphe doit provoquer de la discussion nous ferions tout aussi bien de la réserver jusqu'à ce que l'amendement soit prêt.

Article 8 du bill :

Les termes et conditions auxquels les obligations à garantir par le gouvernement en exécution desdits contrats, pour aider à la construction de la division de l'Ouest du chemin de fer y mentionnée peuvent en tout ou en partie être vendues, engagées ou autrement aliénées par la compagnie dite The Grand Trunk Pacific Railway Company, seront subordonnés à l'approbation du ministre des Finances et Receveur général et du Gouverneur en conseil des ministres.

M. R. L. BORDEN : Je ne sais trop si je m'opposerai à l'article 8. Il est possible que nous le laissions passer, mais je demanderai qu'il ne soit pas adopté maintenant.

Il est rendu compte de l'état des délibérations.

Sur motion d upremier ministre la séance est levée à 10 heures 50 du soi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 6 mai 1904.

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

BILLS D'INTERET PRIVE.—PROLONGATION DES DELAIS.

M. FRANK OLIVER (Alberta) propose

Que cette partie de la règle 49 qui limite les délais pour la réception des pétitions pour bills d'intérêt privé soit suspendue à l'égard de la pétition de la Compagnie des tramways d'Edmonton, présentée ce jour, demandant un acte à l'effet de modifier son acte constitutif, conformément à la recommandation contenue dans le dixième rapport du comité des Ordres permanents, et que cette pétition soit lue et reçue séance tenante.

M. R. L. BORDEN : Si je ne me trompe, c'est par suite de faits d'existence très récente que cette demande est rendue nécessaire ; c'est ce qui légitime la suspension de la règle générale dans ce cas. Suis-je bien renseigné ?

M. OLIVER : Oui.

La motion est adoptée.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n°) tendant à autoriser la Compagnie industrielle et des forces motrices du rapide des Cèdres.—(M. Geoffrion.)

Bill (n° 95) tendant à autoriser la Compagnie du chemin de fer de l'île Vancouver.—(M. Macpherson, par M. Morrison.)

Bill (n° 96) tendant à autoriser la Compagnie du chemin de fer de la baie Crawford à Sainte-Marie.—(M. Macpherson, par M. Morrison.)

Bill (n° 97) concernant le Compagnie du chemin de fer Transcanadien.—(M. Girard.)

PORT DE PORT-ARTHUR.

L'honorable RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) propose qu'il lui soit permis de présenter le bill (n° 98) relatif au port de Port-Arthur, dans la province d'Ontario.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre aura-t-il l'obligeance de nous fournir quelques explications ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Le bill a simplement pour but de mettre le port de Port-Arthur sous la juridiction d'un bureau de commissaires. Ce projet de loi avait été présenté lors de la session dernière, à la demande de particuliers de Port-Arthur, mais fut retiré pour faire l'objet d'un examen ultérieur. Cette année, ils se sont présentés de nouveau et ont demandé que la question fut reprise et le port placé sous la juridiction d'un bureau de commissaires.

La motion est adoptée et le bill lu une première fois.

PORT DE FORT-WILLIAM.

L'honorable RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) propose qu'il lui soit permis de présenter le bill (n° 99) reatif au port de Fort-William, dans la province d'Ontario. Il dit : Ce bill est présenté pour les mêmes raisons que le précédent.

La motion est adoptée et le bill lu une première fois.

MODIFICATION DE L'ACTE DU PILOTAGE.

L'honorable RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) propose qu'il lui soit permis de présenter le bill (n° 100) portant modification de l'Acte du pilotage.

M. CLARKE : L'honorable ministre voudra-t-il fournir des explications ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Le bill est très simple ; il ne fait qu'autoriser l'Exécutif à conférer au ministre de la Marine et des Pêcheries et aux fonctionnaires de son département la direction du pilotage pour un port ou partie d'un port sous la juridiction de commissaires. Il s'est présenté une difficulté dans l'application de la loi votée à la dernière session en ce qui regarde la rivière Saguenay. La direction du pilotage dans les eaux de rivière était naguère confiée aux commissaires du port de Québec. Avec le consentement de toutes les parties intéressées, la loi fut modifiée et la direction du pilotage sur le Saguenay, partie du district naguère placé sous la juridiction des commissaires du port de Québec, fut confiée au département de la Marine et des Pêcheries. Malheureusement, le bill ne disait pas que la direction du pilotage serait confiée au ministre de la Marine et des Pêcheries ; de sorte que lorsqu'on en vint à vouloir appliquer la loi en ce qui regarde la réglementation et l'examen des pilotes, on s'aperçut que le ministre de la Marine et des Pêcheries n'était pas revêtu de l'autorité nécessaire. C'est pour obvier à cette difficulté, qui peut aussi se présenter dans d'autres cas, que ce projet de loi est déposé.

M. SPROULE : Il les place tous sous la direction du ministre de la Marine et des Pêcheries ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Non, si l'intérêt de la navigation le demande, l'Exécutif est autorisé à conférer au ministre de la Marine et des Pêcheries la direction du pilotage pour partie d'un port, ou pour tout un port, placé sous la juridiction de commissaires.

M. CLARKE : Pour n'importe quel port au Canada ?

L'honorable M. PREFONTAINE : N'importe quel port au Canada.

La motion est adoptée et le bill lu une première fois.

MODIFICATION DE L'ACTE RELATIF A L'INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR.

L'honorable RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) propose qu'il lui soit permis de présenter le bill (n° 101) portant modification de l'Acte d'inspection des bateaux à vapeur, 1898. Il dit : La teneur du bill est la suivante :

En vue de pourvoir à l'inspection des machines et de l'aménagement des bateaux à vapeur mus par le gaz, un fluide, le naphte, l'électricité, ou autre force motrice mécanique ou chimique, et, dans le cas de ces bateaux, autoriser telles modifications des formules A. et B. de la deuxième annexe ci-contre, qu'il jugera nécessaire.

Jusqu'aujourd'hui ces bateaux ne pouvaient être légalement inspectés, aux termes de la loi, et comme, par suite des progrès modernes, il y a nombre de ces embarcations employées aujourd'hui à la navigation, on a jugé qu'il était de l'intér.t public de les déclarer sujets à l'inspection au besoin.

M. CLARKE : Les bateaux qui ne sont pas d'usage public, comme les yachts et bateaux de particuliers, sont-ils également sujets à l'inspection ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Non pas les embarcations de plaisance ; mais celles qu'on loue, ou qu'on utilise pour le service de la traversée ou pour des excursions de plaisir, seront sujettes à l'inspection.

M. CLARKE : Les yachts particuliers ne seront pas sujets à l'inspection ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Ils le seront, si on les utilise pour les fins que j'ai dites.

M. TAYLOR : La règle s'applique-t-elle également à la gazoline ? S'il en est ainsi, je tiens à informer le ministre qu'il y a des milliers de ces petits yachts à moteurs de gazoline dans la région des Mille-Iles, sur les deux rives du fleuve, et je sais qu'il y aura du bruit si l'honorable ministre entreprend de gêner les propriétaires de ces yachts. Nombre de ces yachts particuliers, sur l'une et l'autre rive, font plus ou moins fonction de bateaux traversiers.

L'honorable M. PREFONTAINE : Si l'on s'en sert pour l'usage public, certainement le public a droit d'être protégé. Si ces embarcations sont louées, ou si l'on fait payer les gens pour les transporter, elles devraient, je pense, être assimilées aux autres bateaux servant aux mêmes fins.

M. CLANCY : L'honorable ministre se propose-t-il d'accorder des certificats ? Je sais que dans le cas de certains bateaux de louage et autres servant au transport de voyageurs, les inspecteurs du département de la Marine ont refusé de faire l'examen et d accorder des certificats. Ce projet de loi a-t-il pour but de parer à des difficultés de cette nature et à autoriser l'émission de certificats à l'avenir quand toutes les conditions seront remplies ?

L'honorable M. PREFONTAINE: Parfaitement. Il s'agit de satisfaire aux demandes qui nous sont adressées en différents temps pour l'inspection des machines et de l'outillage de ces bateaux.

M. CLARKE : Le projet prévoit-il l'examen des officiers et ingénieurs de ces bateaux ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Oui, bien entendu, le projet établit des conditions pour l'émission de certificats aux mécaniciens employés sur ces bateaux.

M. R. L. BORDEN : Le ministre voudra-t-il dire si le bill est fondé ou non sur une enquête ou sur un rapport des fonctionnaires de son département ? S'il en est ainsi, je demanderais que le rapport en question fût déposé sur la table pour la commodité de ceux qui désirent discuter la mesure.

L'honorable M. PREFONTAINE : Quand le bill sera soumis au comité général de la Chambre, tous les renseignements seront fournis. Ce bill n'est pas de mon inspiration, ni le résultat de mon expérience ; il a été préparé sur la recommandation des fonctionnaires chargés de cette partie de la besogne du département. Mais des plaintes m'ont été faites à ce sujet, et, en outre, on m'a prié à mainte reprise de faire passer une loi comme celle-ci pour remédier aux inconvénients actuels.

M. MORRISON : L'honorable ministre voudra-t-il dire si son amendement s'appliquerait au cas d'une embarcation à vapeur remorquant nombre de bateaux de pêche ou de plaisance ou effectuant un travail de cette nature ?

L'honorable M. PREFONTAINE : L'amendement s'appliquerait à tout cas de cette nature, si le bateau était destiné à l'usage public ou à être loué.

M. G. TAYLOR : Il en est un grand nombre qui sont loués de cette manière; je m'en vais à l'établissement et je loue le bateau pour la journée. Il devient ma propriété pendant ce laps de temps et n'est pas sujet à l'inspection. Il y a des centaines de bateaux employés de cette manière, loués par des établissements spéciaux tout le long de la rivière. Vous allez chez le batelier et vous louez une chaloupe à rames ou une embarcation à gazoline pour la journée. Se propose-t-on d'appliquer les dispositions du projet de loi à ces embarcations qui sont ainsi louées de la même manière qu'un cheval et une voiture ?

L'honorable M. PREFONTAINE: La question devra être examinée quand le bill sera discuté en comité général; mais je suis bien convaincu qu'il serait désirable de soumettre ces bateaux à l'inspection. L'honorable député n'aimerait pas, sans doute, à se servir d'un bateau quin'aurait pas été inspecté et à exposer ainsi sa vie précieuse aux caprices de l'onde.

M. TAYLOR : Il faudra à l'honorable ministre une armée de fonctionnaires pour inspecter tous ces bateaux. Les gens qui se sont servis de ces embarcations depuis plusieur années seront sérieusement incommodés par cette inspection.

M. CLARKE : L'honorable ministre voudra-t-il dire si dans la préparation de ce bill on a tenu compte des représentations qui ont été faites au département depuis deux ou trois ans par la Société des ingénieurs maritimes ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Le bill est le résultat de représentations faites par différentes personnes, propriétaires de bateaux, gens qui s'en servent et autres qui demandent des certificats ou qui voudraient que leurs bateaux fussent inspectés. Nous ne pouvons actuellement délibérer les certificats d'inspection, ni les certificats nécessaires aux mécaniciens. Lors de la discussion du bill, toutes les particularités, tous les détails seront soumis à la Chambre. J'en suis venu à la conviction qu'une loi de cette nature serait dans l'intérêt public.

La motion est adoptée et le bill lu une première fois.

MODIFICATION DE L'ACTE CONCERNANT LES SINISTRES MARITIMES, 1901.

L'honorable RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) propose qu'il lui soit permis de présenter le bill (102) portant modification de la loi de 1901 relative aux sinistres maritimes.

M. KAULBACH : L'honorable ministre voudra-t-il donner des explications ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Ce bill est assez important en ce qu'il prescrit que dans le cas d'un accident à un navire, le fonctionnaire chargé d'ouvrir une information sur les responsabilités du capitaine et du second sera autorisé à s'enquérir en même temps de celles du pilote. A l'heure actuelle, s'il survient un accident et si une enquête est aussitôt ouverte par ordre du ministre, le fonctionnaire chargé de procéder à l'enquête peut agir en ce qui concerne le capitaine et le second; mais s'il découvre que l'accident est dû au pilote, il lui faut tenir une seconde enquête subséquemment. Aux termes du présent bill, si le fonctionnaire chargé de conduire l'enquête, constate que le pilote est à blâmer, il aura le droit de l'en avertir, conformément à la loi, et de le mettre en demeure de se justifier. De cette manière on évitera d'avoir deux enquêtes pour le même accident. Quand le bill sera discuté en comité général, je serai en mesure de fournir de plus amples explications et renseignements.

La motion est adoptée et le bill lu une première fois.

INSPECTEUR DE MILICE.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : M. l'Orateur, en

l'absence de mon honorable ami, le ministre de la Milice et de la Défense (sir Frederick Borden), j'ai l'honneur de proposer que la Chambre se forme en comité général, lundi prochain, pour délibérer le projet de résolution suivant :

Il sera nommé un officier, d'un grade non inférieur à celui du colonel dans la milice ou dans l'armée régulière de Sa Majesté, qui pourra être chargé, sous réserve des règlements et sous la direction du ministre, de l'inspection militaire de la milice; et cet officier recevra tels émoluments, n'excédant pas $6,000, selon qu'il sera ordonné.

Je puis ajouter que Son Excellence a pris connaissance de cette résolution et en approuve la teneur.

La motion est adoptée.

PRIME SUR LE PLOMB.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : De la part de mon très honorable ami le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), j'ai l'honneur de proposer que la Chambre se forme en comité, lundi prochain, pour délibérer le projet de résolution suivant :

Qu'il est expédient de prescrire que la prime autorisée par le chapitre 31 des Statuts de 1903, pourra être payée sur le minerai plombifère de provenance canadienne et livré à une fonderie en Canada le ou après le juillet 1903.

Je dois informer la Chambre que Son Excellence a pris connaissance de cette motion et l'approuve.

La motion est adoptée.

CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

A l'appel de l'ordre suivant :

La Chambre se forme de nouveau en comité pour délibérer le bill n° 72 portant modification de l'Acte du chemin de fer National Transcontinental.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami, le ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) n'a pas encore examiné les amendements qui ont été offerts par la gauche ; et par conséquent nous ne discuterons pas cette question aujourd'hui, mais nous la reprendrons mercredi prochain.

M. L. R. BORDEN : L'honorable ministre de la Justice m'a déjà fait connaître en particulier les raisons qui l'engageaient à remettre la considération de cette mesure à mercredi, et j'en suis pleinement satisfait.

SUBSIDES.

La Chambre en comité des subsides.

Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest; solde des effectifs, $205,000.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Nous demandons, cette année, $100,000 de plus en vue de payer la solde de 100 nouveaux hommes. Les anciens députés se rappelleront que lors de l'organisation de la gendarmerie en 1873, son effectif comprenait 1,000 hommes. En 1892 ou 1893, cet effectif fut réduit à 700, et en 1895, il fut réduit derechef à 500, ce qui forme l'effectif actuel. La croissance rapide du pays, toutefois, rend nécessaire l'enrôlement de 100 hommes de plus, et le gouvernement a cru qu'il était nécessaire de demander au parlement ce crédit supplémentaire. La gendarmerie aujourd'hui a des postes qui s'étendent du voisinage d'Emerson, dans le Manitoba, par toute l'étendue des territoires du Nord-Ouest, et dans la direction du nord jusqu'à l'embouchure du fleuve Mackenzie. Il y a 80 postes en tout ; et quelques-uns sont formés de 60 à 80 hommes, tandis que d'autres n'en comptent que deux, ou même un. J'ai ici deux cartes indiquant le territoire couvert par la gendarmerie, et le députation peut les consulter si cela l'intéresse.

M. WILSON : Cet effectif de 500 comprend-il les postes du Yukon ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui. La gendarmerie a des fonctions très complexes à remplir. Elle doit protéger la propriété et surveiller les Indiens, qui, à l'heure actuelle, j'ai le plaisir de le constater, ne donnent guère de tracas. La gendarmerie doit, en outre, protéger les colons ; prévenir les incendies, assurer le maintien de l'hygiène publique ; et bien qu'il y ait relativement peu à faire (et je m'en félicite) en vue de maintenir l'ordre, parmi les colons nouvellement arrivés, la gendarmerie rend de grands services, en facilitant leur adaptation à ces milieux nouveaux pour eux.

M. COCHRANE : Les fonctions de la gendarmerie ne sont pas plus compliquées qu'elles ne l'ont été de tout temps et le territoire qu'elle doit couvrir n'est pas plus étendu.

Sir WILFRID LAURIER : Le territoire n'est pas plus étendu, mais la population est beaucoup plus nombreuse.

M. COCHRANE : Les immigrants que vous faites venir n'ont pas besoin, j'espère, que la gendarmerie maintienne l'ordre parmi eux.

Sir WILFRID LAURIER : L'arrivée des nouveaux immigrants n'est pas ce qui rend nécessaire l'augmentation de l'effectif de la gendarmerie en vue de maintenir l'ordre. Mais si vous dites aux habitants du Nord-Ouest que vous désirez diminuer l'effectif, vous ne serez pas très bien vu d'eux, je pense. Nous avons essayé à maintes reprises de réduire l'effectif, mais nous en sommes venus à la conviction, au contraire, qu'il était nécessaire de l'augmenter.

M. CLANCY : La gendarmerie à cheval du Yukon a-t-elle à remplir des fonctions spéciales que n'a pas celle des Territoires?

Sir WILFRID LAURIER : Non.

M. SPROULE : Ce crédit pour la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest atteint actuellement la somme considérable d'un demi-million de dollars. Je me souviens très nettement qu'il y a quelques années on critiqua très vertement le gouvernement du jour parce qu'il maintenait un effectif aussi considérable ; on prétendait que si le pays était bien administré, il n'était pas nécessaire d'entretenir tant de gendarmes.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne me rappelle pas que mon honorable ami (M. Sproule) ait fait cette critique.

M. SPROULE : Non : Mais le député d'Oxford-sud (sir Richard Cartwright) la faisait habituellement ; et on disait qu'au fur et à mesure de la colonisation et de la civilisation du pays, les Indiens des prairies donneraient moins de tracas et que nous devrions réduire l'effectif. Il paraîtrait maintenant qu'à mesure que la colonisation se fait, il devient nécessaire d'augmenter le nombre des gendarmes. Ce peut être le cas ; mais je ferai observer au premier ministre que s'il accordait l'autonomie provinciale aux Territoires, il serait en mesure de réduire très sensiblement le chiffre de ce crédit.

M. CLANCY : J'observe que le crédit est augmenté du quart, bien que la gendarmerie ne soit pas augmentée d'autant. Il ne semble pas qu'il y ait une juste proportion. Le très honorable premier ministre voudra-t-il dire si l'on renouvelle les effets d'équipement cette année, à part ce qui est demandé pour ces nouvelles recrues ? La dépense est augmentée de $67,500 ; il semblerait que l'augmentation de $22,500 soit pour la solde des nouvelles recrues.

Sir WILFRID LAURIER : A l'heure actuelle, nous avons 500 homes, et le crédit, l'année dernière, était de $400,000, ce qui fait $800 par homme. Cette année, nous avons 700 hommes, et la dépense est de $833 par homme. Je ne sache pas que nous puissions faire mieux.

M. CLANCY : Pour ces 600 hommes, nous demandons $100,000 de plus, ce n'est pas la même proportion.

Sir WILFRID LAURIER : Oui, la proportion est la même. Le crédit cette année donne $833 par homme. Si vous examinez de quelle manièr eces $100,000 sont distribués, vous découvrirez qu'il y a $70,000 pour la solde, $20,000 pour le nouvel armement, et $10,000 pour de nouveaux bâtiments.

M. SPROULE : C'est une augmentation dans le nombre des hommes de 20 pour cent virtuellement. Qu'est-ce qui a pu engager le gouvernement à effectuer cette augmentation? Je n'ai remarqué aucun signe d'insubordination dans les Territoires du Nord-Ouest qui puisse justifier cette augmentation.

Sir WILFRID LAURIER : La raison qui nous engage à la demander, c'est l'accroissement de la population du pays; et l'obligation où nous sommes d'administrer une plus grande superficie qu'autrefois. Par exemple, loin de pouvoir réduire l'effectif sur la frontière méridionale, il nous faudra probablement l'augmenter afin de mettre nos territoires à l'abri des désordres se produisant aux Etats-Unis. Puis, nous sommes obligés de placer certains détachements dans le nord des territoires. Il nous faut, pour bien dire, patrouiller toute l'étendue du fleuve Mackenzie, et nous proposons de poster un détachement le long des rivages de la baie d'Hudson, afin de protéger nos gens contre les braconniers, les contrebandiers et gens de même acabit. Toutes ces conditions légitiment bien une augmentation de l'effectif.

M. SPROULE : Les territoires du Nord-Ouest jouissent d'une quasi-autonomie. Existe-t-il quelque autre organisation policière dans le pays? Les habitants comptent-ils uniquement et entièrement sur la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest ?

Sir WILFRID LAURIER : En grande partie. Là où des municipalités ont été organisées, il existe une police municipale, mais partout ailleurs la gendarmerie à cheval est seule chargée de protéger la vie et les biens des citoyens.

M. SPROULE : Quel nombre se propose-t-on d'envoyer au territoire de la baie d'Hudson?

Sir WILFRID LAURIER : Il est impossible de le dire maintenant. Nous avons là aujourd'hui l'inspecteur Moodie et cinq hommes. Nous avons en vue l'établissement de trois ou quatre nouveaux postes le long du rivage.

M. INGRAM : La gendarmerie à cheval a-t-elle l'habitude d'ériger de nouvelles constructions, ou ces travaux sont-ils exécutés par le département des Travaux publics?

Sir WILFRID LAURIER : Nous érigeons nos propres bâtiments. Le département des Travaux publics n'a rien à y voir.

M. SCOTT : Je connais assez bien les conditions du Nord-Ouest, et je saisis cette occasion de dire aujourd'hui, bien que la gendarmerie à cheval ne comprenne que la moitié du nombre des hommes qu'elle comprenait il y a dix ans, qu'elle a dix fois plus d'ouvrage à faire qu'il y a dix ans. Je pense que cette affirmation sera corroborée par tous ceux qui sont au courant des conditions régnantes et de ce qu'elles étaient il y a dix ans. Comme le premier ministre l'a déclaré, si la superficie des territoires du Nord-Ouest n'a pas augmenté, celle patrouillée par la gendermerie à cheval a beaucoup plus d'étendue. Nous maintenons des postes de gendarmerie à la baie d'Hudson et sur les bords du Mackenzie, et un détachement considérable est établi au nord d'Edmonton, dans le pays de la rivière de la Paix ou du lac Athabasca.

M COCHRANE : L'honorable député prétend-il que les immigrants qui s'installent aujourd'hui en grand nombre ont besoin d'autant de protection que lorsqu'ils étaient isolés et que les Indiens erraient de tous les côtés ?

M SCOTT : Il y a un certain nombre de Canadiens de race blanche aussi bien que d'Indiens dans les districts où ces postes de gendarmerie sont maintenus ; et dans le voisinage du cours du Mackenzie, quelques-uns de nos amis les Américains sont engagés dans les industries de la pêche du phoque ou de la baleine.

L'honorable M HAGGART : Mais nous envoyons un vaisseau de guerre là-bas.

M. SCOTT : Il se peut que nous soyons obligés de le faire plus tard, lorsque notre marine sera un peu mieux organisée. Mais mon but en prenant la parole est surtout de signaler à la Chambre——

M. COCHRANE : Je ferai observer à l'honorable député qu'il n'a pas répondu à ma question. Je désire savoir si les gens qui se portent vers ce pays et se mettent à la culture ont besoin de la protection de la gendermerie à cheval ? Si les immigrants affluent de ce côté avec la rapidité qu'on nous dit,—et je suis heureux de croire qu'il en est ainsi,—pourquoi les colons auraient-ils besoin de plus de protection dans ces parties que dans Ontario ou aucune autre région du Canada

M. SCOTT : Il est indiscutable qu'en tout pays il arrive un moment dans la colonisation où le besoin d'un effectif de cette nature se fait moins sentir ; mais ce moment n'a pas encore été atteint dans les territoires du Nord-Ouest. L'accroisement de la population ne se produit pas entièrement dans les districts établis d'ancienne date. A mesure que la population augmente, la superficie colonisée augmente également ; et il faudrait toujours des postes de gendarmerie dans des douzaines de localités des Territoires qui ne renfermaient aucun habitant il y a une dizaine d'années.

M. COCHRANE : Ne pourriez-vous pas utiliser dans ces endroits les hommes placés jadis dans les centres complètement établis aujourd'hui ?

M. SCOTT : Il peut se trouver des localités dont les conditions se rapprochent davantage de celles de l'Ontario et du Manitoba, et où, par conséquent, la présence de la gendarmerie n'est pas aussi nécessaire qu'elle l'était il y a quelques années ; et dans ces parties, les gendarmes sont très peu nombreux actuellement. Mais il est nécessaire que la surveillance de la gendarmerie s'exerce sur toute l'étendue du pays, ne serait-ce que parce que l'administration de la justice en matière criminelle y relève de notre parlement. Toutefois, j'ai pris la parole ce soir principalement dans le but de signaler à l'attention des ministres ce que je considère une nécessité : l'augmentation de la solde des hommes. Mais avant d'aborder cette question, je demanderai au très honorable premier ministre s'il a donné quelque attention à la demande que j'ai formulée l'année dernière au sujet de la pension.

L'honorable député de Lanark (M. Haggart) critiqua alors ma manière de faire comme n'étant pas en conformité du règlement, un simple député n'ayant pas le droit de présenter une mesure de nature à entraîner un surcroît de dépenses publiques. Comme je l'expliquai dans le temps, il existe une différence dans la manière de calculer le chiffre de la pension des officiers et celui de la pension des simples gendarmes, au désavantage de ces derniers. Cette différence n'a pas sa raison d'être. Mais indépendamment de cea, il est nécessaire au bien du Nord-Ouest aussi bien qu'à celui de la gendarmerie que les gendarmes soient mieux payés.

M. CLARKE : Combien reçoivent-ils maintenant ?

M. SCOTT : Ils commencent par recevoir cinquante cents par jour, et ils peuvent atteindre un maximum de soixante et quinze cents par jour au bout de cinq ans. Mon avis serait de commencer par leur donner——

M. BOYD : Soixante-quinze cents ?

M. SCOTT : Au moins soixante cents par jour, et que le maximum de soixante-quinze cents pût être atteint dans un laps de temps plus court, disons dans trois ans. La vie coûte tellement plus cher par tout le Canada aujourd'hui, les salaires des ouvriers sont tellement plus élevés, qu'il ne serait que raisonnable de payer aux membres de la gendarmerie une solde plus élevée qu'on ne le faisait il y a cinq ou six ans ; et de cette manière on augmenterait l'utilité générale de ce corps.

M. CLANCY : Le très honorable premier ministre voudra-t-il dire si ces cent hommes de plus sont destinés au Nord-Ouest seulement et non pas au Yukon ?

Sir WILFRID LAURIER : Au Nord-Ouest seulement. La gendarmerie se composera de 600 hommes dans le Nord-Ouest et de 300 dans le Yukon.

M. HENDERSON : Je suis quelque peu surpris d'entendre le premier ministre déclarer qu'il faut une troupe de gendarmerie plus nombreuse aujourd'hui qu'il y a dix ans. Je me rappelle fort bien que sous les ministères précédents, l'opposition d'alors s'éleva énergiquement contre le maintien d'un effectif aussi nombreux dans le pays : mais il semblerait que ces honorables députés ont depuis reconnu leur erreur et justifient la ligne de conduite des anciens gouvernements conservateurs. A mon avis, un corps beaucoup moins nombreux suffirait aujourd'hui

à faire le service. Actuellement tout le pays est sillonné de chemin de fer.

Sir WILFRID LAURIER : Sillonné !

M. HENDERSON : Naguère quand le présence des gendarmes était requise dans une partie quelconque du pays, il fallait les envoyer à cheval du quartier général ou d'un des postes ; mais aujourd'hui on peut les envoyer vers l'est ou vers l'ouest par chemin de fer en très peu de temps. Je ne puis donc me rendre compte sur quoi on se fonde pour demander cette augmentation. C'est à croire qu'on s'est trompé dans le choix des immigrants qu'on attire au pays. Assurément, les gens qui nous arrivent aujourd'hui ne doivent pas être aussi insubordonnés, aussi difficile à conduire que l'Indien sauvage, notre grand épouvantail des anciens jours. Mais les Indiens ont été placés dans des réserves et sont tellement surveillés que nous n'avons plus à redouter de leur part les mêmes dangers qu'autrefois. En outre, la population étant plus dense aujourd'hui, nous avons moins de difficulté à maintenir l'ordre et à faire respecter la loi, car nous pouvons compter en grande partie sur la population elle-même à cet effet ; et c'est pourquoi il suffirait aujourd'hui d'un corps beaucoup moins nombreux qu'il y a quelque dix ans. L'honorable député d'Assiniboïa (M. Scott) demande que nous relevions la solde des gendarmes. Je n'ai pas l'intention de m'opposer à cette demande ; mais il est grandement temps, je pense, que ces messieurs de la droite cessent de se servir de leur argument banal. On nous a dit, il y a cinq ou six ans, que sous l'empire du nouveau tarif et du traitement de faveur, tout serait à bon marché.

Les effets allaient s'acheter à bien meilleur marché. Nous allions faire des importations plus considérables de l'étranger. Les habillements nous seraient offerts à des prix extrêmement réduits, et on allait se procurer à bien meilleur compte les choses nécessaires à la vie. Cependant, monsieur le président, au cours de la présente session nous entendons presque chaque semaine quelques-uns des honorables membres de la droite qui demandent une augmentation de traitement en faveur des employés publics à cause de la progression toujours croissante de la cherté de la vie. J'avoue ne pas saisir un argument de ce genre. S'il y a du vrai dans l'allégation que le tarif de faveur a été profitable aux habitants de ce pays, il doit produire précisément le résultat opposé ; et les salaires, au lieu d'augmenter, devraient subir une réduction. Nous avons entendu le ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick), par exemple, qui s'appuie sur l'augmentation des dépenses de la vie pour élever le traitement des juges. Et il en est ainsi des autres fonctionnaires. On nous a dit que le prix de l'équipement de la gendarmerie à cheval s'est élevé, et cela malgré le tarif de faveur tant vanté qui devait profiter à tout le monde et nous fournir le moyen de nous procurer à bon marché la nourriture, le vêtement et tout le reste.

M. CLARKE : Le profit reste chez l'importateur.

M. HENDERSON : Il se peut que les avantages du tarif de faveur ne soient pas parvenus jusqu'au Nord-Ouest. Il me semble même qu'il en sera ainsi pendant plusieurs années à venir. Que dis-je ? ils n'ont pas encore atteint la province d'Ontario.

Sir WILFRID LAURIER : Vraiment ?

M. HENDERSON : Après que les marchandises ont passé par les mains du fabricant anglais et de l'importateur canadien, le profit pour le consommateur se réduit à peu de chose. Sans doute, l'énergie déployée par ces négociants pour écouler leurs marchandises dans le pays a eu pour effet de diminuer de beaucoup le marché local des produits du pays. Sur ce point nous sommes tous d'accord. Ils ont beau jeu, parce que le gouvernement leur fait présent de 33⅓ pour 100 des droits de douane, et ils peuvent se permettre une augmentation de dépense pour payer les commis-voyageurs qui parcourent notre pays et font des ventes de manière à ruiner le marché des produits canadiens. Et cependant, d'après les membres de la droite, nous ne paraissons en retirer aucun profit. D'après l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) le prix des marchandises augmente, l'habillement et tout ce qui est nécessaire à l'entretien de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, tout cela coûte plus cher. Ce n'est pas ce que les députés ministériels nous avaient fait espérer. J'ignore si le député d'Assiniboïa-ouest en croit ce qu'il a dit ou s'il a oublié le vote qu'il a donné, ily a quelques années, en faveur du tarif différentiel. Il me paraît aller trop loin en demandant que nous augmentions non seulement l'effectif, mais la solde de la gendarmerie, à moins qu'il n'admette que le tarif différentiel ait donné de mauvais résultats.

M. BOYD : Voilà encore une preuve que le gouvernement a jugé nécessaire de changer d'opinion, comme cela lui est arrivé relativement à bien d'autres questions. Les libéraux, on s'en souvient, trouvaient qu'on payait la gendarmerie trop cher pour la tâche difficile qu'elle avait à remplir, tâche beaucoup plus difficile dans ce temps-là qu'aujourd'hui. Je ne m'oppose pas à ce qu'on augmente l'effectif ni la solde ; on sait trop bien qu'il n'y eut jamais au service de Sa Majesté une plus belle troupe que la gendarmerie à cheval du Canada. Les immenses services qu'elle a rendus au pays défendent à qui que ce soit de trouver à redire ou de lésiner au sujet de la rétribution qui lui est due. Mais ce point se règlera aussitôt que le gouvernement jugera convenable d'accorder à cette région ce qu'elle demande avec instance, c'est-à-dire le pouvoir d'administrer ses propres affaires. Lorsqu'il aura mis fin aux petites querelles provoquées par la question

des écoles ou autrement, querelles qui ne devrait pas entraver cette grande réforme, il verra à accorder au Nord-Ouest son autonomie provinciale. Alors, la population de cette région sera à même de se gouverner comme bon lui semblera. Mais tant qu'on la laissera dans son état actuel, elle persistera à demander pour plusieurs endroits qui n'en ont probablement pas besoin, la protection que la gendarmerie à cheval lui assura dans le passé. J'approuve la demande d'augmentation de solde faite par l'honorable député. Je voudrais qu'il fut alloué aux gendarmes 75 cents par jour. On le sait, ce sont des fumeurs incorrigibles, et ils ont amplement le loisir de satisfaire leur goût pour le tabac. Le prix du tabac ayant augmenté par suite de la politique fiscale du gouvernement, on n'aurait pas tort de leur allouer 75 cents par jour, ce qui leur permettrait de se procurer plus facilement le narcotique si consolant pour le soldat et le pékin.

M. COCHRANE : Le gouvernement a-t-il augmenté l'impôt sur le tabac ?

M. BOYD : L'honorable député sait que le gouvernement l'a augmenté et il sait aussi quelles ont été les conséquences de cette augmentation. J'ose espérer que, pour mettre fin à cette discussion qui se poursuit d'année en année, le gouvernement accordera à cette région son autonomie provinciale ; ce sera le moyen de faire cesser toute cette controverse.

M. SCOTT : Nous qui habitons les territoires du Nord-Ouest, nous serions fort aises de connaître exactement ce que pensent les honorables membres de l'opposition relativement à cette question de l'autonomie provinciale. On nous a dit en termes précis qu'une des raisons pour lesquelles l'opposition désire accorder tout de suite l'autonomie à cette partie du pays, c'est qu'elle veut abandonner aux territories du Nord-Ouest le soin de construire eux-mêmes leurs chemins de fer. Et maintenant, deux membres de la gauche nous déclarent sans ambages que la raison pour laquelle l'autonomie devrait être accordée sans retard, c'est afin d'abolir immédiatement la gendarmerie.

Quelques VOIX : Ah ! ah !

M. SCOTT : Je n'ai pas l'intention, à cette séance-ci, de suivre mon honorable ami, M. Henderson, sur le terrain de la discussion du tarif. Sur la question du bon marché, nous sommes d'accord jusqu'à un certain point. Le bas prix de certains effets n'est pas une preuve évidente de la prospérité du pays. Dans le Nord-Ouest, plusieurs marchandises ont atteint un prix beaucoup plus élevé depuis les six ou sept dernières années. Tout le monde sait que les terrains, dans cette région, ont doublé, ou plutôt ont quadruplé de valeur dans ces dernières années. Evidemment l'augmentation de la valeur des terrains ne peut être attribuée au tarif élevé, puisque, à l'époque où le tarif était plus élevé qu'aujourd'hui, les propriétaires, dans la plupart des cas, ne pouvaient trouver d'acheteurs à aucun prix. Tout dernièrement il a été question ici de chemins de fer à bon marché. Quelques membres de l'opposition prétendaient que dans ce pays-ci on avait besoin de chemins de fer coûtant dix mille dollars par mille, et qu'on était en voie d'en construire à ce prix dans le Manitoba. Les seuls chemins de fer économiques du Nord-Ouest dont nous ayons connaissance sont ceux dans lesquels l'honorable député cadet de Toronto-ouest (M. Osler) est intéressé. Ils ont coûté $11,000 par mille, et à l'heure actuelle les habitants de la Saskatchewan et d'une forte partie d'Assiniboïa se plaignent du manque complet de facultés de transport sur ces chemins de fer économiques, et le Nord-Ouest n'en veut plus de ce genre. Je ferai remarquer au député d'Halton que, d'après le recensement de 1890, la population des territories du Nord-Ouest était de 60,000 âmes. Dans ce temps-là la grande majorité de la population était d'origine canadienne ou britannique. Aujourd'hui je puis affirmer sans crainte que la population des territoires du Nord-Ouest n'est pas moindre de 350,000 âmes, dont probablement plus de cinquante pour cent est d'origine étrangère.

M. CLARKE : D'où vient-elle ?

M. SCOTT : La plus grande partie nous arrive du continent de l'Europe, et ce sont des gens que nous sommes heureux d'accueillir au milieu de nous, et qui contribuent d'une manière très efficace à l'établissement des terrains disponibles dans les territoires du Nord-Ouest. Mais les colons établis dans le Nord-Ouest, et même les habitants des anciennes provinces ont intérêt à maintenir en fonction la gendarmerie à cheval qui a pour mission de guider et de protéger les citoyens. La police est nécessaire, non pas précisément à cause des instincts pervers de la population, car sous ce rapport elle peut soutenir la comparaison avec les nouveaux arrivés des Iles Britanniques, de l'est du Canada ou des Etats-Unis ; néanmoins au milieu de cette grande affluence d'immigrants il se trouvera un élément considérable sur lequel les autorités civiles feront bien d'avoir l'œil.

Je ne vois pas que nous puissions trouver une classe d'immigrants plus désirable que ceux des Etats-Unis. Il nous en arrive chaque année par dizaines de mille ; seulement parmi ceux-là, qui sont les bienvenus chez nous et à l'admission desquels aucun membre de cette Chambre ne voudrait l'opposer, il se glisse fatalement un nombre considérable d'individus dont la présence, pour dire le moins, impose comme mesure de prudence le maintien d'une gendarmerie bien organisée dans le pays.

M. CLANCY : L'honorable député (M. Scott) ne vient-il pas de donner au Canada un piètre certificat ?

Ceux qui ont l'intention de s'établir au Nord-Ouest, comment interprèteront-ils l'af-

firmation de l'honorable député qu'ils se rendent dans une pays où le caractère suspect de ceux qu'ils auront pour voisins rend nécessaire la protection de la police ? Est-ce là le témoignage de bonne conduite accordé au pays par l'honorable député ? S'il veut trouver des excuses, il fera bien de chercher ailleurs. Tout naturellement le premier ministre nous entretiendra des endroits que ces 100 hommes occuperont, des devoirs qu'ils auront à remplir, mais à moins de nécessité absolue, l'augmentation de la solde du personnel actuellement en activité me paraît beaucoup plus pressante que l'augmentation de l'effectif. A moins que l'honorable premier ministre ne soit bien convaincu que l'augmentation de l'effectif est plus indispensable à la sécurité et au progrès de ce pays qu'une rémunération plus convenable en faveur de ceux qui ont été et sont encore dans le service, plus au niveau de celle des autres carrières, nous sommes plutôt disposés à accorder une solde plus élevée qu'à augmenter l'effectif. Personnellement je suis bien disposé à consentir à cet accroissement de dépense, mais il nous faut considérer tout d'abord s'il est absolument indispensable d'imposer au pays ce nouveau fardeau. L'effectif de la troupe comptera 100 hommes de plus, et si les choses sont telles que l'honorable député (M. Scott) les a dépeintes, si, à cause de l'accroissement de la population et du caractère douteux de plusieurs des nouveaux venus nous devons ajouter 100 hommes à notre effectif—car il nous a dit que ce n'est pas tant comme mesure de protection contre les Indiens que pour maintenir les colons sous le joug de la gendarmerie à cheval——

M. SCOTT : Je prie l'honorable député de ne pas m'attribuer des paroles que je n'ai jamais prononcées.

M. CLANCY : Je me suis efforcé de donner au discours de l'honorable député l'interprétation la plus bénigne possible, et j'espère qu'on l'engagera à retirer ce qu'il a dit et à présenter d'autres raisons pour justifier cette augmentation de 100 hommes. Sans cela il jettera l'épouvante dans l'esprit de tout ceux qui se proposent de s'établir au Nord-Ouest.

M. SCOTT : L'honorable député de Bothwell (M. Clancy) n'hésitera pas à admettre que la nécessité d'une gendarmerie à cheval ne se faisait nullement sentir tant que les Indiens étaient seuls dans le pays. En 1890 nous avions un effectif de 1,000 hommes pour 66,000 habitants. L'affluence d'un certain nombre de colons rendit nécessaire l'organisation de la gendarmerie. J'ignore si l'honorable député de Bothwell siégeait dans cette Chambre en 1890, mais l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) était ici cette même année, et il me semble qu'il serait inconséquent avec lui-même s'il combattait le projet de porter l'effectif de 500 à 600 hommes, maintenant que le pays compte une population de 350,000 âmes éparse sur un territoire cinq fois plus étendu qu'en 1890 ; on se souvient que cette année-là l'honorable député a voté en faveur du maintien d'un effectif deux fois plus fort que celui d'aujourd'hui, alors que le pays ne comptait que 60,000 habitants.

M. COCHRANE : Je suis bien aise d'apprendre que les Américains nous arrivent en grand nombre. Nous sommes heureux de les recevoir au milieu de nous, mais, M. le président, vous devez vous souvenir du temps que le parti conservateur avait un agent d'immigration aux Etats-Unis et aussi du rapport présenté par cet agent au comité d'agriculture, rapport disant qu'il se préparait un grand mouvement d'immigration au Canada du côté des Etats-Unis. Or, les amis de l'honorable député proposèrent que ce rapport ne fût pas imprimé, pour la raison, disaient-ils, qu'on ne pouvait soumettre à des hommes intelligents une idée plus saugrenue qu'un courant d'immigration vers le Canada occidental partant des Etats-Unis.

M. SCOTT : Quelle année ?

M. COCHRANE : Vous êtes assez âgé pour le savoir sans me poser cette question. C'était du temps que vos amis étaient dans l'opposition, où ils débitaient tant d'absurdités qu'ils ont renié dans la suite tous les principes qu'ils défendaient dans ce temps-là. C'est le parti conservateur qui a établi la base de l'immigration des Etats-Unis, et il ne nous est jamais venu à l'aidée que l'effectif de la police suivrait la marche ascendante de la population. Je serais curieux de demander au chef du gouvernement si dans les provinces de Québec et d'Ontario il a fallu augmenter la protection de la police en raison de l'augmentation de densité de la population. Depuis un temps immémorial nous avons dans notre région une classe d'Indiens, mais nous n'avons pas besoin de plus de protection que par le passé à cause de l'occupation pacifique du pays par une population industrieuse. Il suffit de citer un argument aussi absurde pour en faire justice, à savoir que le pays demande plus de protection parce qu'il se remplit d'une population paisible appartenant à la classe agricole. Comment se fait-il qu'Ontario, Québec, le Manitoba, les anciennes provinces enfin, n'ont pas senti le besoin de ce genre de protection, en raison de l'accroissement de population dans les endroits colonisables ?

M. SCOTT : C'est ce qui a eu lieu. Plus une ville grandit, plus elle a besoin de police.

M. COCHRANE : Il n'en est pas ainsi. Vous feriez mieux de vous renseigner que de parler d'affaires sans les connaître. Ne parlez pas d'Ontario ; jamais nous n'avons eu besoin de la protection de la police. L'honorable député dit que ce n'est pas tant la population indienne que la balle (siftings). Je crois qu'il y a trop de "Siftonisme" ici,

et voilà ce qui rend la protection par la police si nécessaire. Je ferai remarquer à l'honorable député qui donne tant de crédit à la politique du gouvernement actuel au sujet de la marche progressive de l'immigration, que celui-ci n'y est pour rien. Je vois que cela fait rire le leader du gouvernement. Il oublie ce qu'il a dit, lui et ses partisans, du pays de l'ouest, bon tout au plus pour les ours et les Indiens vivant à l'état sauvage ; de la Colombie Anglaise, cette mer de montagnes, et de l'entreprise du Pacifique Canadien dont les revenus ne suffiraient pas pour graisser les roues. Nos voisins ont distribué le discours du ministre du Commerce pour faire de la propagande en faveur de l'immigration aux Etats-Unis, et après cela ces messieurs ont l'audace d'affirmer ici que l'immigration a pris de plus grandes proportions sous l'effet d'une plus haute protection. J'aimerais à demander à l'honorable préopinant s'il peut me dire combien le tarif est moins élevé à présent que sous le règne conservateur ?

M. SCOTT : Demandez cela aux fabricants de lainages.

M. COCHRANE : C'est parce que les fabricants anglais s'y connaissent pour manipuler et écouler dans le Canada une certaine classe de tissus fabriqués avec des chiffons étirés qui font concurrence aux étoffes du pays. D'autres marchandises viennent de l'Allemagne. En Angleterre on les revêt d'une petite étiquette et ensuite elles jouissent ici du tarif de faveur. En cela les honorables membres de a droite se sont trompés, comme ils se sont trompés dans tout ce qu'ils ont entrepris depuis leur arrivée au pouvoir.

M. RICHARDSON : L'affirmation de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest est tellement extraordinaire qu'elle demande une explication. La prétention que les devoirs de la gendarmerie à cheval ont décuplé en dix ans, et cela à cause du caractère de l'immigration qui se dirige chez nous, voilà un état de choses qui serait de nature à faire réfléchir nos voisins du sud et à enrayer l'établissement du Nord-Ouest canadien dans un avenir prochain. L'affirmation paraissant dans les " Débats " que les colons qui se dirigent sur le Nord-Ouest sont tellement portés vers le mal que dans les dix dernières années il a fullu décupler deux fois les devoirs de la gendarmerie est surprenant au plus haut point et elle ne pourra manquer de nuire considérablement à l'immigration, tant du côté des Etats-Unis que de l'Europe. J'ai confiance que l'honorable député trouvera une meilleure raison pour justifier l'augmentation de l'effectif de la gendarmerie que celle qu'il a donnée en comité.

M. SPROULE. Ce que je ne comprends pas, c'est le besoin de maintenir ces postes de police absolument comme autrefois lorsque le pays était comparativement peu peuplé. A Wolsely, à Grenfell, à Arcola, à Estevan, Gansborough, et même à Régina où demeure l'honorable député (M. Scott) et où s'est fait sentir l'influence éclairée de ses écrits comme journaliste, on a maintenu des postes de police. Qu'Appelle, Moosejaw, Swift-Current et Medicine-Hat ont également leurs postes de police. J'ai passé par plusieurs de ces endroits il y a vingt-deux ans, lorsque la colonisation était à son début. Depuis cette époque les établissements se sont étendus dans toutes les directions et le pays s'est transformé. Un territoire organisé a remplacé des étendues peu ou point habitées il y a quelques années à peine. Assurément il doit y avoir moyen de maintenir l'ordre public dans ces parties établies sans que le gouvernement soit obligé de maintenir une gendarmerie et d'en augmenter l'effectif à mesure que la population augmente. Les progrès de la civilisation et le développement de l'instruction publique doivent avoir pour effet de diminuer, sinon de rendre inutiles les services de cette gendarmerie. On nous a prédit il y a quelques années qu'on en arriverait à cela par la force des choses, et néanmoins, malgré les progrès rapides opérés dans le pays on prétend qu'il faut maintenir l'organisation de la police sur le même pied comme elle était lorsqu'il n'y avait que des Indiens nomades. Cette question doit donc être résolue d'une autre manière. Il y a quelques chose de défectueux dans notre système, car sans cela l'augmentation de l'effectif de la police ne suivrait pas la même progression que celle du chiffre de la population.

M. FOWLER : Si cette affirmation avait été faite par l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) nous en aurions été moins surpris, car la Chambre est accoutumée à l'entendre décrier l'immigration qui se dirige sur le Nord-Ouest. A plusieurs reprises l'honorable député, en parlant de l'immigration dans les territoires du Nord-Ouest, a jugé à propos de dénoncer une certaine partie des immigrants qui s'y sont rendus. Dans tous les cas j'ai été grandement surpris des accusations portées par l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) contre l'immigration qui envahit les territoires du Nord-Ouest, à notre grande satisfaction. D'après ce que nous avions appris par les journaux et vu de nos propres yeux en visitant le pays, nous croyions que ces immigrants étaient hautement recommendables à tous les points de vue.

M. SCOTT : Ce qu'il y avait de mieux.

M. FOWLER : Je suis très heureux de constater par la remarque de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest qu'il regrette les allégations qu'il a faites et qu'il désire les retirer. Il n'est jamais trop tard pour se repentir. Néanmoins l'insinuation faite par l'honorable député contre ces immigrants considérés à juste titre comme de bons citoyens, en affirmant que leur présence néces-

sitait une forte augmentation de l'effectif de la police et avait décuplé la besogne de celle-ci en dix ans, était certainement très grave. Une semblable déclaration de la part de l'honorable député me paraît bien surprenante. Je m'imaginais bien que les amis particuliers de l'honorable député avaient besoin d'une attention spéciale lorsqu'ils faisaient de ces pèlerinages d'occasion, mais je ne me doutais pas qu'il en fût ainsi de la classe d'immigrants qui nous viennent de l'autre côté. L'honorable député d'Assiniboïa-ouest a parlé en particulier de ceux qui sont venus des Etats-Unis. En parcourant le Nord-Ouest j'ai eu le plaisir de renconter plusieurs de ceux-là et ils m'ont paru être des colons de premier ordre.

M. SCOTT : Tout ce qu'il y a de mieux.

M. FOWLER : J'ai été aussi peiné que surpris de constater qu'un honorable député qui demeure dans ce pays-là, qui en représente une partie dans cette Chambre, s'est levé pour dire que, à cause du mauvais caractère et des tendances criminelles——

M. SCOTT : M. le président, je dois protester contre cette manière grossière et répétée de tronquer et d'interpréter faussement mes paroles.

M. FOWLER : Je félicite l'honorable député de s'apercevoir de son erreur et de chercher à la réparer, fût-ce même à la onzième heure. Il est possible que l'honorable député n'ait pas calculé la portée de son langage, mais j'en appelle au témoignage des honorables députés qui ont entendu ses paroles au comité s'il n'a pas dit qu'à la suite des tendances criminelles des immigrants venus de l'autre côté de la frontière il fallait augmenter l'effectif de la gendarmerie. Je ne trouve pas cela nécessaire. Je crois que ces nouveaux colons sont de bons et utiles citoyens. Je crois qu'ils viennent s'établir chez nous pour améliorer leur état et se créer un foyer dans un pays mieux gouverné que celui qu'ils ont quitté. Je crois qu'ils sont venus ici pour appuyer tout bon gouvernement, et qu'ils ne s'en conduraient pas plus mal s'il n'y avait pas de gendarmes à cent milles à la ronde. Je puis en dire autant de ceux qui les ont précédés ici. Il nous est arrivé de très braves gens des anciennes provinces canadiennes, d'Ontario, de Québec, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ile du Prince-Edouard pour se faire un avenir chez nous. Ils ont autre chose à faire que de se livrer au vice. Ils sont travaillants, sobres, persévérants et ils travaillent à se tailler chacun un domaine dans nos plaines fertiles dont ils veulent faire un pays florissant. Je ne crois pas que ceux-là demandent plus de surveillance maintenant qu'il y a dix ans. Les Indiens sont moins dangereux qu'ils n'étaient autrefois. Ils se civilisent, ils veulent même boire du whisky comme les chrétiens et je ne crois pas à la nécessité d'augmenter le personnel de la police à cause d'eux. Il y a cependant une remarque de l'honorable député que je voudrais accentuer davantage, c'est celle qui s'applique à l'augmentation de la solde des gendarmes. Il me semble qu'il se montre trop peu exigeant en se contentant de soixante cents par jour pour chaque homme qui s'enrôle dans la gendarmerie. Je suis convaincu que le premier point à considérer n'est pas le nombre, mais la valeur de ce corps, et vous ne pouvez pas choisir vos hommes sans les payer comme il faut. La raison alléguée par l'honorable député (M. Scott) que l'effectif doit être augmenté parce que les habitants actuels du Nord-Ouest respectent moins la loi que ceux d'il y a dix ans, n'est pas soutenable. D'après mes observations personnelles faites sur les lieux je tiens à déclarer que je ne crois pas cette raison fondée.

M. OLIVER : De l'autre côté de cette Chambre on nous fait penser au vieux proverbe : Il n'est pas de pire sourd que celui qui ne veut pas entendre. On était en droit d'espérer que les connaissances acquises par ceux qui ont pris part à cette remarquable excursion au Nord-Ouest, comprendraient nécessairement une idée de la grandeur du pays et de l'accroissement énorme de sa population, ce qui naturellement entraîne une augmentation de tous les services publics.

Dans un territoire de 800 milles de long sur 400 de large, ayant des avant-postes à 2,000 milles de distance, la question de savoir s'il faut cinq cents ou six cents hommes, pourrait être mieux décidée par ceux qui sont chargés de l'administration de ce territoire. Je tiens à rappeler à la gauche que ce n'est pas le député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) qui a insinué que le pays avait besoin de plus de gendarmes à cause du caractère des colons ; cette insinuation est venue des membres de l'autre côté de cette Chambre.

Quelques VOIX : Non.

M. OLIVER : Oui. La nécessité d'augmenter l'effectif de la gendarmerie à cheval est causée par l'accroisement de la population,et non par le changement qu'elle a subi. Admettons qu'il y a aujourd'hui un quart de million d'habitants dans les territoires, dispersés sur une étendue de plusieurs milliers de milles carrés. Je me permets de faire remarquer que dans la ville de Montréal, qui est la métropole commerciale du Canada, et un foyer de civilisation très avancé, où les traditions du bon gouvernement se sont transmises d'une génération à l'autre, et dont la population est moindre que celle des territoires, on entretient actuellement trois cents gardiens de la paix.

Quelques VOIX : Plus que cela.

L'honorable M. LEMIEUX : Et on veut augmenter le nombre.

M. OLIVER : Et si les autorités municipales de Montréal augmentent le personnel de la police, cela empêchera-t-il les gens de

se fixer à Montréal ou d'y acheter des propriétés ? Pas du tout. Au contraire, quand on sait que l'organisation de la police suit pas à pas l'accroissement de la population, ce sera un encouragement pour les gens de s'établir dans cet endroit et d'y devenir propriétaires.

Il en est ainsi dans les territoires du Nord-Ouest. Dans ces dernières années, notre population s'est augmentée de plusieurs milliers. Elle est dispersée sur un territoire plus étendu que jamais, et il n'y a rien de déshonorant pour la population du Nord-Ouest ni pour la gardarmerie elle-même, ni pour le gouvernement, dans la proposition d'ajouter cent hommes de plus à l'effectif actuel. Au contraire, la population nouvellement arrivée, la gendarmerie et le gouvernement choses qui demande seulement une augmentacnoses qui demande seulement augmentation aussi peu considérable. Bien que la population de Montréal soit groupée dans un territoire très restreint, formant une ville, si elle avait augmenté au même degré que celle du Nord-Ouest, le personnel de la police aurait été augmenté en conséquence. Je suis convaincu que nos adversaires ne parlent pas sérieusement et que leur argumentation n'est qu'une simple plaisanterie. Toutefois, s'ils sont sincères, je les prie de jeter un regard sur ce qui se passe dans l'ouest américain, au Montana, au Wyoming et au Colorado, qui ne manquent pas d'analogie avec nos régions sous le rapport de l'état de la population et du caractère peu stable des propriétés, et je suis certains que, s'ils veulent comparer l'état de choses qui existe là-bas avec celui que nous avons dans nos territoires, ils ariveront à la conviction que la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest est un des meilleurs placements qui a jamais été faits par le Canada. Je ferai encore remarquer que dans la province d'Ontario il n'existe pas de ranches avec du bétail qui doit être gardé contre les voleurs et qu'il serait absurde de comparer la vie rurale d'Ontario avec celle que l'on mène dans le Nord-Ouest.

M. COCHRANE : Mais la comparaison s'applique à Montréal.

M. OLIVER : A Montréal les conditions sont tout à fait différentes. Dans un pays situé comme les territoires du Nord-Ouest, il est beaucoup plus difficile d'appliquer la loi et de maintenir l'ordre que dans une ville comme Montréal, et il est tout à fait à l'honneur de la police du Nord-Ouest qu'elle ait si bien réussi à faire observer la loi et l'ordre public. Permettez-moi d'ajouter que dans cette belle province d'Ontario, où la loi et la paix publique règnent depuis des générations, il s'est commis dans ces derniers temps des meurtres affreux dont les auteurs sont inconnus et ont échappé à la justice. On ne pourrait pas faire le même reproche aux territoires, ou, en règle générale, on découvre l'auteur d'un meurtre et on lui fait expier son crime. Voilà la différence en faveur des territoires du Nord-Ouest, comparés à cette province modèle d'Ontario, et nous en sommes redevables à la présence de la gendarmerie à cheval. Je pourrais même suggérer et je crois qu'on a déjà suggéré très à propos—que cette province pourrait avantageusement adopter une organisation calquée sur celle des territoires du Nord-Ouest pour la protection de l'innocence contre les sévices des méchants.

M. FOWLER : L'honorable député présente une augmentation tout à fait injuste en comparant les grandes villes comme Montréal avec un district rural. Il n'y a pas la moindre comparaison entre les deux. Tout le monde sait que les grandes villes sont le rendez-vous des gens vicieux, et non pas les districts ruraux.

M. OLIVER : Puis-je interrompre l'honorable député ? A quel endroit de la province d'Ontario ont eu lieu les meurtres que tout le monde connaît, est-ce à la ville ou à la campagne ?

M. FOWLER : De quels meurtres parle l'honorable député ?

M. OLIVER : Je parle du meurtre commis près d'Owen-Sound, l'été dernier. Tous les cas ne me reviennent pas à la mémoire en ce moment, mais il y en a eu quatre ou cinq dans ces dernières années, dont un tout récemment, au Nouveau-Brunswick, était-ce à la ville ou à la campagne ?

M. FOWLER : Il peut se commettre des meurtres dans les districts ruraux, mais pas autant que dans les villes populeuses ; et il est injuste de comparer à ce point de vue une grande ville comme Montréal avec une localité rurale. Les anciennes provinces peuvent très bien se passer d'une gendarmerie à cheval. Dans les municipalités rurales du Nouveau-Brunswick, les constables n'ont guère lieu de s'occuper d'affaires criminelles ; ils sont plutôt chargés de signifier des pièces de procédure dans les actions civiles, et on ne les paye pas. L'honorable député veut que nous comparions la condition supérieure des territoires avec celles des provinces de l'Est. Ne prouve-t-il pas qu'il est inutile d'augmenter l'effectif de la police ? A quoi bon améliorer encore un état de choses infiniment plus satisfaisant que celui qui existe à Montréal ? L'honorable député se réfute lui-même. Nous voici en présence de deux préopinants qui soutiennent des opinions contradictoires sur le même sujet. D'un côté l'honorable député d'Assiniboïa-ouest demande un effectif plus fort à cause de l'augmentation de la criminalité dans les territoires, qu'il attribue à la nouvelle population dont une partie n'est pas recommandable.

M. OLIVER : L'honorable député s'obstine à faire des affirmations inexactes.

M. FOWLER : L'honorable député s'aperçoit que son collègue a commis une grande faute et il craint que le peuple, en lisant

ce qu'il a dit, en soit offensé et le considère comme un homme qui méprise le pays d'où il vient. Par conséquent l'honorable député d'Alberta juge à propos d'apporter une autre raison, et cette raison, c'est que les habitants du Nord-Ouest respectent mieux la loi que ceux des anciennes provinces et que, pour ce motif, il faut augmenter l'effectif de la gendarmerie à cheval. Peut-on pousser plus loin l'absurdité ? Pour l'avenir, je conseille à ces honorables députés d'abandonner aux ministres eux-mêmes la défense des estimations budgétaires. Lorsque ceux qui occupent les bancs du fond s'en mêlent, ils ne font que du gâchis. Ces messieurs ont mis obstacle à l'adoption des crédits. Ces crédits seraient adoptés depuis longtemps n'eût été la faconde de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest. Pour contenter son envie de tout expliquer et de motiver l'augmentation dont il s'est agit il en a été réduit à décrier ceux qui se sont établis au Nord-Ouest.

Alors le député d'Alberta, peu content de voir le ministre prêt à rectifier, essaye autre chose et dit que, s'ils cherchent à fortifier le corps des gendarmes, c'est précisément parce que la population est paisible. Je conseillerais à ces messieurs de garder le silence, de laisser au ministre responsable le soin de cette affaire, et de la sorte nous avancerons plus vite, plus aisément et avec plus de satisfaction dans l'examen des articles du budget.

M. OLIVER : Me serait-il permis de dire que, si le pays est si paisible, c'est à cause de la présence de ce corps de la gendarmerie à cheval ?

M. CLARKE : C'est de plus en plus fort.

M. OLIVER : Pas du tout. Nous rendons justice à qui justice est due. Il en est de même à Montréal, où la population est paisible à cause de la présence du corps de police. Ainsi de Toronto. Toronto est la ville aux églises et aux collèges, la ville des lumières, la ville par excellence de l'instruction et de l'éducation ; cependant le corps de police y est de plusieurs centaines d'hommes, et je n'hésite pas à dire qu'il faut cela, que si ce corps se retirait demain, toute bonne qu'est la ville, il y aurait des désordres dans les rues. Ces messieurs de la gauche n'ont que faire de plaisanter, il n'y a rien là qui prête à la plaisanterie.

M. COCHRANE : Vous soulevez quantité de points plaisants.

M. OLIVER : Oh ! non, pas du tout. Sans doute ces messieurs peuvent bien rire, même sans qu'il y ait rien qui y prête. C'est un privilège qui leur appartient.

M. FOWLER : L'honorable député, comme les Russes, chassé d'une position, en cherche une autre. Il dit, comme raison de renforcer la gendarmerie à cheval, que la population est paisible,—oh ! un choix de citoyens à nuls autres pareils ! Et il se hâte d'ajouter que, s'il en est ainsi, c'est à cause de leur terreur des lois, que c'est par l'emploi de la police seulement qu'il est possible de les contenir dans le devoir. Je regrette de voir l'honorable député adopter la tactique du représentant d'Assiniboïa-ouest. Je le croyais sincère lorsqu'il disait que la population du Nord-Ouest est paisible et ne se compose que de bonnes gens ; mais voici que maintenant, d'après lui, c'est la gendarmerie, et la gendarmerie seule qui les retient dans l'obéissance ; c'est la gendarmerie qui seule empêche le meurtre, le rapt et les crimes de toute espèce de se glisser dans tous les coins de la contrée. Conclusion: pour empêcher le crime de se répandre, il faut renforcer le corps des gendarmes.

M. OLIVER : Monsieur le président, je conteste à l'honorable député, ou à qui que ce soit, le droit de mettre dans ma bouche des paroles que je n'ai pas employées. Je réponds de mes dires, et si l'honorable député manque de voir dans ce que j'avance matière à commentaires ou à raisonnement, je demanderai à être protégé contre l'imputation d'énoncés que je ne me suis pas permis et d'idées que je n'ai pas exprimées.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : La règle veut qu'au cas d'une imputation comme celle dont se plaint l'honorable député, il n'ait qu'à la repousser, et tout est dit.

M. FOWLER : Je prétends n'avoir pas enfreint cette règle. Ce n'est pas mon habitude d'enfreindre les règlements de la Chambre. J'ai simplement dit que c'était une déduction des paroles de l'honorable député. Je repète que la seule juste déduction à tirer des paroles de l'honorable député est qu'il faut augmenter l'effectif de la gendarmerie pour que la population des territoires demeure paisible.

M. OLIVER : A maintes reprises l'honorable député a dit que je m'étais servi d'un certain langage; or, je n'ai pas employé les paroles qu'il m'attribue, et, monsieur le président, je vous demande protection.

Des VOIX : A l'ordre.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député est dans la question, pourvu que celui qui avait la parole reprenne son siège.

M. FOWLER : J'ai repris mon siège.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : C'est bien. L'honorable député a repris son siège et le représentant d'Alberta (M. Oliver) était en conséquence dans les limites du règlement.

M. FOWLER : Je ne savais pas que nous fussions à discuter ce point particulier. L'honorable député a de nouveau demandé protection. Il est tellement habitué à demander la protection de la police dans cette contrée, que maintenant il demande protection dans cette Chambre. Je n'ai jamais eu l'intention d'attaquer l'honorable député par paroles ou autrement. Bien au contraire, je suis un citoyen fort paisible.

M. OLIVER : Je ne m'oppose pas à ce que l'honorable député tire quelque déduction qu'il lui plaise, dès qu'il la qualifie ainsi; mais je demande, monsieur le président, à être protégé contre l'imputation d'avoir tenu un langage que je n'ai pas employé. L'honorable député est bienvenu à tirer toutes les inductions qu'il lui plaira, mais lorsqu'il m'attribue certaines paroles, il doit de son côté faire bien attention de rester dans la vérité.

M. FOWLER : Ce qu'a dit l'honorable député, c'est que la population du Nord-Ouest est paisible par suite de la présence de la gendarmerie à cheval. Quelle déduction tirer de là, sinon que sans ce corps le contraire aurait lieu.

M. OLIVER : Je n'ai rien dit de la sorte.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : On devrait s'en tenir là.

M. FOWLER : Cela ne saurait m'empêcher de tirer des inductions des paroles de l'honorable député. Je dis que son langage amène naturellement à penser que les territoires du Nord-Ouest ne sont paisibles et soumis aux lois qu'à cause de la présence de la gendarmerie. Je suis sensible à cette imputation, et pour ma part je crois et je proclame que la population du Nord-Ouest serait tout aussi paisible et soumise aux lois s'il n'y avait pas de gendarmes dans un rayon de cent milles.

M. DAVIS : N'allez pas trop loin. On ne pourrait que rire de vous si on vous y entendait énoncer une pareille proposition.

M. FOWLER : S'ils étaient tous comme l'honorable député, je ne me hasarderais pas à leur reconnaître un aussi bon caractère. L'honorable député de la Saskatchewan peut bien n'être pas aussi soumis aux lois ; mais je parle de la population en général : c'est une classe de gens que j'admire beaucoup, et je vois d'un bien mauvais œil qu'on les bafoue et les vilipende. J'espère que le crédit sera voté.

M. SPROULE : L'honorable député d'Assiniboïa (M. Scott) a donné, comme justification de cette augmentation du nombre des gendarmes à cheval au Nord-Ouest, l'augmentation de la population. Tandis qu'en 1890, a-t-il dit, il n'y avait dans cette contrée que 60,000 habitants, on y en trouve aujourd'hui plus de 350,000, et pour maintenir la paix il devient nécessaire, a-t-il ajouté, d'augmenter le nombre des gendarmes.

M. SCOTT : En 1890, nous avions mille hommes.

M. SPROULE : La province du Manitoba a doublé sa population et elle ne demande pas qu'on lui envoie des gendarmes pour le maintien de l'ordre et de la légalité. De deux choses l'une : ou ces messieurs se trompent dans leurs inductions, ou l'état des choses au Manitoba serait tout autre. Les députés de la droite nous avaient accoutumés à croire que, si cette contrée était bien administrée par Ottawa, il n'y aurait là ni insurrection ni rébellions, et nul besoin de gendarmes. Aujourd'hui pourtant, après sept ou huit années de ce que ces messieurs de la droite qualifieraient de bon gouvernement——

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. SPROULE : ——on prétend qu'il est absolument nécessaire, dans l'intérêt de la paix et de l'ordre, d'augmenter ce corps de 20 pour cent. A cette phase avancée de la civilisation, lorsque la presse du pays contribue à l'éducation des masses, dans une région où on voit se multiplier les écoles et autres moyens d'instruction, où, pour tout dire, l'administration est aux mains de ces messieurs d'en face, va-t-on venir nous dire qu'il y a absolue nécessité de renforcer le corps de la gendarmerie à cheval et nous faire penser que la civilisation retourne en arrière au Nord-Ouest?

L'honorable M. SIFTON : Si l'honorable député voulait soumettre à la population des territoires du Nord-Ouest une proposition d'autonomie subordonnée à l'abolition du corps de la gendarmerie à cheval, sur quatre cent mille habitants qui forment la population des territoires, il n'en trouverait pas cinq cents qui votassent en faveur de sa proposition.

M. BOYD : Donnez-leur l'occasion.

L'honorable M. SIFTON : Si la population devait penser que l'abolition de ce corps et, par suite, de notre système de préservation de l'ordre et de la légalité dans cette contrée, suivrait le don de l'autonomie provinciale, la proposition ne recevrait aucun appui quelconque. Quant au projet d'augmenter le nombre des gendarmes, un moment de réflexion sur les conditions qui existent depuis sept ou huit ans dans les territoires suffira à montrer les difficultés contre lesquelles le corps a eu à lutter. Lors du changement de ministère en 1896, la population blanche des territoires était d'environ 100,000 âmes. A cette époque, le territoire du Yukon n'occupait l'attention que de quelque dix-neuf au vingt gendarmes à cheval. Il y avait à Fort-Cudahy un petit poste. Immédiatement après 1896, l'établissement du Yukon a nécessité l'envoi dans ce pays de 250 à 300 hommes, choisis parmi les meilleurs et les plus expérimentés du corps. Quiconque connaît tant soit peu la constitution d'un corps de 500 ou 600 gendarmes, comprendra qu'en lui enlevant 250 ou 300 de ses meilleurs hommes, ce qui en reste ne peut avoir qu'une valeur bien restreinte. Il y a plus, beaucoup de ces gens que l'on a envoyés au Yukon, bientôt lassés du travail ardu qu'ils ont eu à y faire, ont quitté le service à la première occasion. Et pour comble est survenu l'appel aux armes qui a encore fait partir nombre de nos gendarmes pour le sud de l'Afrique. En ré-

sultat, notre corps de gendarmes, qui en 1896 se composait d'hommes exercés et disciplinés, a tellement perdu en qualité qu'il est devenu extrêmement difficile à l'officier commandant de lui conserver la puissance qu'un corps de cette nature doit avoir. Prenant donc en considération qu'il faut maintenir trois cents hommes au Yukon, que le nombre des postes éloignés a considérablement augmenté dans toute l'étendue des territoires, et que les meilleurs hommes du corps en sont sortis pour les raisons que j'ai données, on comprendra combien la direction de la gendarmerie est justifiable de demander un nombre d'hommes additionnels qui lui permette d'augmenter son effectif au quartier général.

Une des grandes difficultés qu'éprouve le commandant de la gendarmerie dans l'exécution du service est causée par ce fait que les hommes quittent le corps à l'expiration de leur engagement. Beaucoup parmi les meilleurs sont envoyés au Yukon ; on ne laisse que les novices dans ce que nous appelons ordinairement les Territoires du Nord-Ouest. Ceux qui ont de l'expérience en ces matières savent qu'il faut au moins deux ans de pratique à un homme avant qu'il ait acquis suffisamment d'assurance pour être envoyé à quelque poste isolé où il lui faudra compter sur ses seules ressources. Or, dans les circonstances actuelles, il est impossible d'appliquer cette règle. Dans la dernière conversation que j'ai eue avec le contrôleur, ce fonctionnaire m'a dit qu'il lui était difficile de retenir un homme au corps plus de six mois sans qu'on l'appelle à des fonctions où il se trouve isolé. Quelques-uns des manques qui se sont glissés dans l'administration de la justice venaient de ce que le contrôleur avait dû employer à des postes éloignés des hommes qu'il savait pourtant n'être pas faits pour ce service. Mais c'étaient les seuls dont il pouvait disposer. L'augmentation demandée aura cet avantage que le contrôleur pourra, dans une plus grande mesure, retenir ses hommes au quartier général, les instruire et les discipliner, de façon que, lorsqu'ils seront envoyés à des postes isolés, ils soient tellement bien dressés et renseignés sur la nature de leurs devoirs que le pays pourra compter sur eux.

Un mot maintenant quant aux caractères généraux de la question. Je ne vais pas parler de la province d'Ontario, ni du Nouveau-Brunswick, ni d'aucune autre province de l'est. Ce gouvernement n'a rien à voir à l'administration de la justice criminelle dans ces provinces, et ainsi, pour le moment, c'est une affaire où nous ne sommes pas concernés.

Mais dans la province du Manitoba, au sujet de laquelle on pourrait peut-être trouver matière à argument, où nous avons un dépôt militaire permanent et des corps de milice d'une grande valeur, que l'on peut appeler en aucun temps et que l'on a appelés de fois à autre, pour la suppression de désordres. L'existence de ce dépôt militaire, et d'une troupe permanente, à laquelle on peut avoir recours au besoin, donne beaucoup de force à l'autorité civile. Mais en dehors de cela, avec un pays d'aussi vaste étendue que le sont les territoires du Nord-Ouest, où il n'y a pas bien longtemps encore les sauvages ont montré des signes d'agitation et où—l'expérience s'est chargée de nous le démontrer—des soulèvements ne sont pas impossibles, il est de la plus haute importance, surtout après avoir, au prix de sommes énormes, détourné vers ce territoire le courant de la population, de ne pas donner de marques d'une tendance à réduire la puissance de notre gendarmerie. Ce qui attire ici l'émigrant américain, ce qui le décide avec le plus de force à habiter notre Nord-Ouest, c'est cette justice que lui assure l'organisation de ce corps, ce mode de prévention du crime, qui fait l'admiration, l'envie des Etats de l'ouest américain. Le moment serait donc bien mal choisi pour nous arrêter à de mesquines considérations d'économie. Les Canadiens, sans distinction de partis, sont fiers de leur gendarmerie. Dans l'aide qu'elle prête à l'administration de la justice elle est aussi parfaite qu'il soit possible de l'espérer. L'objet du premier ministre, en faisant cette recommandation, n'est pas de donner lieu à des dépenses inutiles ou extravagantes, mais de fortifier cette branche du service actuellement si importante. Pour ce qui me concerne, je puis bien le dire, il y a cinq ans, avant cette saignée pratiquée sur la troupe pour les besoins du Yukon et plus tard par le départ de nos gendarmes pour le Sud africain, j'eusse découragé dans la mesure du possible toute dépense relative à ce corps. Mais aujourd'hui que la sphère d'activité de notre gendarmerie a pris tant d'extension, il importe beaucoup de ne pas laisser penser que nous ayons la moindre intention d'affaiblir ce corps ou d'abandonner un moyen d'action qui jusqu'à présent a donné de si excellents résultats pour le maintien de l'ordre dans les territoires du Nord-Ouest. Le comité, il me semble, devrait être absolument unanime à appuyer le gouvernement. Je n'étais pas à mon siège lorsque ce débat a commencé, mais si les députés de la gauche ont montré l'intention de s'opposer à la proposition, un plein et loyal examen de toute l'affaire leur aura fait voir, j'espère, que, s'ils étaient dans la même position que le gouvernement, ils feraient les mêmes propositions, et auraient droit en les faisant à l'appui de leurs adversaires.

M. CLARKE : Cette dernière observation de l'honorable ministre (M. Sifton) le justifie bien de nous demander de ne pas critiquer ses affirmations. Il n'était pas à la Chambre, dit-il, au début de la discussion, et, conséquemment, beaucoup de ce qu'il a dit, bien qu'excessivement intéressant, ne se rapporte guère à ce qui occupait la Chambre

avant son entrée. S'il avait été présent, il saurait que le débat portait pour l'heure sur le langage employé par certains députés de la droite relativement au caractère de l'immigration que reçoivent en ce moment les territoires du Nord-Ouest. A cause du nombre toujours croissant de sujets peu souhaitables dans les territoires, nous a-t-on dit, il deviendrait urgent d'augmenter l'effectif du corps de gendarmerie que nous y avons. C'est là l'assertion que depuis plus d'une heure tient la Chambre en éveil. Au cours de la querelle, des députés de la droite ont tenté de faire valoir en faveur de la proposition divers motifs qui ont semblé contradictoires. Personne de ce côté-ci, que je sache, ne s'oppose à l'augmentation demandée. Bien au contraire, nous nous sommes montrés tout prêts à augmenter non-seulement le nombre d'hommes, mais encore leur salaire. Pour ma part, j'appuierais avec plaisir toute proposition tendant à leur donner une solde encore plus considérable qu'on ne l'a recommandée. Quant aux motifs du gouvernement, le ministre de l'Intérieur nous parle d'une immigration toujours grandissante venant des Etats-Unis. Il faut féliciter le ministre de l'état qu'il a présenté relativement à cette branche du service public. La gendarmerie a fait merveille ; et ceux qui ont créé cette organisation, malgré l'active opposition de ces messieurs d'en face, en ont tout le mérite. Je donne de grand cœur mon appui à la proposition faite par nos adversaires d'augmenter le nombre des gendarmes et leur solde.

M. DAVIS : Par qui ce corps a-t-il été établi ?

M. CLARKE : Si grâce au travail de ce corps, le pays s'est fait un bon nom, le mérite en revient, je le répète, à ceux qui l'ont établi. Y a-t-il en particulier quelque région, quelque poste, où l'on se propose d'augmenter le nombre d'hommes ?

Sir WILFRID LAURIER : Non, il n'est pas question de diriger sur un point particulier ces cent nouveaux gendarmes. Je puis dire cependant qu'il en sera envoyé un plus grand nombre à Régina pour y être exercés. Mon honorable ami le député de Grey-est disait il y a un moment, que le dépôt de Régina n'avait pas sa raison d'être. Ce dépôt n'a pas tant pour objet de protéger la ville que de former des constables pour le service. Nous nous proposons, en conséquence, d'y retenir un grand nombre d'hommes pour y être instruits et exercés, car, ainsi que le faisait observer l'honorable ministre de l'Intérieur il y a un moment, la guerre du Sud Africain et diverses autres causes ont considérablement épuisé les cadres de notre gendarmerie, qui, croyons-nous, tout en étant déjà une excellente troupe, pourra acquérir encore plus de valeur si l'on retient les hommes le plus longtemps possible au dépôt du régiment.

M. INGRAM : Je ne voudrais pas que le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) se méprît sur l'attitude prise cette après-midi par l'opposition. J'ai compris que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) avait donné, comme une des raisons militant en faveur d'une augmentation du nombre des gendarmes au Nord-Ouest, l'arrivée dans cette contrée d'hommes sans foi ni loi. Si je me trompe, l'honorable député voudra bien me le dire.

M. SCOTT : Faites votre discours.

M. INGRAM : Ainsi je ne me trompe pas.

M. SCOTT : Je n'ai rien dit de la sorte, et mon honorable ami ferait bien de ne pas dénaturer ma pensée. Je l'ai simplement averti d'avoir à continuer. Il y a cependant du vrai dans l'assertion qu'il m'attribue. Ce que j'ai dit, c'est que, dans tout grand mouvement de population, il y a nécessairement une certaine proportion de gens sans aveu qui se glissent parmi la masse des bons immigrants.

M. INGRAM . C'est-à-dire qu'il entre dans les territoires du Nord-Ouest un certain élément de population peu recommandable.

M. SCOTT : Oui, une proportion bien peu considérable, je suis heureux de le dire, mais dont il faut tenir compte.

M. INGRAM : Les choses étant ainsi ajustées, où est la différence entre la déclaration telle que faite par l'honorable député et telle que comprise par l'opposition. Nous avons simplement prétendu que l'honorable député avait fait telle déclaration, et il n'a pas trouvé la chose de son goût. J'ai entendu donner diverses raisons pour cette augmentation de crédit, mais ces messieurs de la droite ne les ont certainement pas données toutes.

M. SCOTT : En effet, c'est à peine s'il en a été indiqué la moitié.

M. INGRAM : Vraiment ? Eh bien ! nous avons consacré un temps fort considérable à la discussion de choses qui ne se rapportent pas à cette question, et il conviendrait que les députés de la région nous fissent part de tous les motifs de la proposition. Voici comment s'exprime le rapport du commissaire :

Le rapide développement d'une contrée nouvelle attire toujours une certaine classe de gens sans aveu et dont la présence est bien peu à désirer. Les territoires du Nord-Ouest n'ont pas fait exception à cette règle, si l'on en juge par les rapports où se trouvent consignés les crimes et délits de l'année.

La population du Nord-Ouest, pendant plusieurs années encore, va augmenter à raison de 100,000 âmes par année. Ce sera parmi ces nouveaux arrivés que la gendarmerie, dont l'œuvre est bien couvent méconnue, aura surtout à s'exercer.

La construction du Grand-Tronc-Pacifique va nécessiter l'emploi de nombreux ouvriers. Il est bien connu que la rapide construction du chemin de fer Canadien du Pacifique a été gran-

dement facilitée par le maintien de l'ordre au milieu de l'armée des terrassiers. Le Grand-Tronc-Pacifique aura lui aussi besoin d'assistance, et il jouira du même avantage.

C'est un employé du gouvernement qui dit cela ; et nous voici en possession d'un des motifs qui ont fait demander ce nouveau crédit.

Peut-être ne m'avancerais-je pas trop en disant que, pour cette année du moins, cette raison est insuffisante, car personne, je suppose, ne croit que le Grand-Tronc-Pacifique se construira cette année dans la région dont il est question.

M. DAVIS : Et le Canadian-Northern?

M. INGRAM : Je parle du Grand-Tronc-Pacifique seulement.

M. OLIVER : L'honorable député a-t-il l'intention de faire de l'obstruction tout l'été?

M. INGRAM : Ce que je dis est dans la question ; il n'en a pas été de même de ce qu'a dit l'honorable député d'Alberta. Je ne m'oppose nullement à cette augmentation de la solde des gendarmes à cheval ; je dirai même que si, au lieu d'augmenter le nombre des hommes, on augmentait la solde des 500 gendarmes que nous avons en ce moment, la chose serait probablement plus avantageuse à ce corps. Au Manitoba, pendant quelques années, nous avons eu la gendarmerie à cheval, mais la population y devenant plus dense et comprenant de meilleurs éléments, ce corps a cessé d'y avoir la même importance, et finalement on l'a envoyé ailleurs. Peut-être serait-il plus avantageux à la population du Nord-Ouest comme aussi à la gendarmerie elle-même, de réduire l'effectif du dépôt de Régina et d'en distribuer les hommes sur les points les plus nouveaux, où la nécessité pourrait réellement s'en faire sentir. Je suis heureux de voir, puisqu'il faut s'attendre plus ou moins à de la contrebande le long des frontières, que ce rapport ne fait mention d'aucune infraction à la loi des douanes en 1902 et 1903 dans les territoires du Nord-Ouest. Il y a là de quoi être fort satisfait ; mais, d'un autre côté, je vois qu'il y a augmentation considérable de crimes d'une certaine nature, je veux dire ceux qui touchent à la morale et aux mœurs. Comme beaucoup d'entre nous le savent, il s'est passé là certaines choses qui sont sans doute de grands crimes contre la morale et les mœurs, mais qui ne se représenteront probablement pas une autre année, d'ici à plusieurs années peut-être. Je suis tout disposé à donner mon entier appui à toute dépense raisonnable qui soit utile aux territoires, et c'est là, je crois, le vœu de tous les députés indistinctement. Mais en même temps je demanderais pourquoi on ne donne pas à ces gens-là, qui en 1896 étaient 100,000 et sont aujourd'hui 350,000 ou 400,000, lautonomie provinciale. Pourquoi n'auraient-ils pas le droit de se gouverner eux-mêmes, d'administrer la justice dans leurs territoires ou provinces, de même que les autres parties de ce pays ? On ne prétendra sûrement pas que le parlement fédéral peut mieux administrer les affaires du Nord-Ouest que ne le feraient des représentants directement élus à cette fin dans leur propre territoire ou province. Je crois que le très honorable premier ministre néglige un peu cette partie du Canada en refusant d'accorder l'autonomie provinciale aux populations des territoires du Nord-Ouest.

Subsistances, éclairage, chauffage, habillement, etc., $270,000.

M. SPROULE : Il y a ici une augmentation de $67,000. Cette augmentation est-elle proportionnée à l'augmentation du nombre d'hommes, ou est-ce pour mieux rétribuer le corps actuel.

Sir WILFRID LAURIER : Aucune partie de ce crédit n'est destinée à augmenter la solde des gendarmes actuels. Cette question d'augmentation de solde est à l'étude en ce moment, et il se peut que nous demandions aux Chambres de nous ouvrir un crédit pour cet objet en particulier. L'augmentation de $100,000 est pour la paye des hommes qui sont là actuellement et les munir de nouvelles armes, pour logements neufs et réparations.

M. SPROULE : Où vous proposez-vous d'élever de nouveaux bâtiments.

Sir WILFRID LAURIER : Il n'est question de construire de nouveaux bâtiments nulle part, mais simplement de réparations à faire aux bâtiments en quelque endroit qu'il s'en trouve.

Territoire du Yukon—Solde de la troupe..	$170,000
Subsistances, fourrage, chauffage et éclairage, habillement, réparations et restaurations, chevaux, chiens, armes et munitions, médicaments, papeterie, logement, transport et dépenses imprévues..	320,000
Bâtiments..	25,000
	$515,000

Sir WILFRID LAURIER : Ce crédit est exactement le même que l'an dernier, sauf $15,000 pour fournir de nouvelles armes au corps de la gendarmerie.

M. SPROULE : Combien d'hommes entretenez-vous au Yukon ?

Sir WILFRID LAURIER : 300.

M. SPROULE : Le même nombre qu'autrefois ?

Sir WILFRID LAURIER : Non. Nous avons augmenté l'effectif de cinquante hommes il y a deux ou trois ans, lorsque ce territoire a été menacé d'invasion, et nous nous les avons gardés à notre service.

M. SPROULE : J'avais compris que cet accroissement ne devait être que temporaire ; on prévoyait alors des troubles de l'autre côté de la frontière et je pensais que, le calme rétabli, le gouvernement congédierait ces

hommes engagés pour l'ocassion. Est-ce que les raisons qui ont motivé cet accroissement existent encore ?

Sir WILFRID LAURIER : Non. Je suis heureux de dire que ce territoire est parfaitement paisible et que rien ne nous fait prévoir les troubles que nous redoutions il y a quelques années. Mais nous sommes obligés d'avoir 300 hommes au Yukon, parce que l'on nous demande, au fur et à mesure que cette contrée se développe, d'établir de nouveaux postes. Lorsque les mineurs se précipitent en foule aux endroits où l'on vient de découvrir des gîtes aurifères, nous devons les suivre, afin de veiller au maintien de l'ordre et des lois. Nous avons plus de postes qu'autrefois à maintenir et j'ai bien peur qu'il ne nous faille sans cesse en accroître le nombre.

M. SPROULE : Est-ce qu'on emploie la gendarmerie à cheval à la perception des droits de douane ou à d'autres tâches de même nature ?

Sir WILFRID LAURIER : La gendarmerie prête son concours à tous les départements, douanes, accise, agriculture. Elle participe aussi au service de la quarantaine. S'il survient quelque chose qui sort de la routine ordinaire, on demande son aide.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable premier ministre nous dit que le gouvernement est en train de renouveler l'armement de la gendarmerie. Quelle arme nouvelle va-t-on lui donner ? Jusqu'ici on a fait usage du fusil Lee-Enfield.

Sir WILFRID LAURIER : Nous n'avons que 200 fusils Lee-Enfield. Nous armons aujourd'hui les gendarmes du fusil Ross.

L'honorable M. HAGGART : Vous renouvelez le matériel ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. SCOTT : Avant de passer à un autre item, je demanderai au premier ministre s'il se rappelle la proposition que j'ai faite l'an dernier sous la forme d'une proposition de loi au sujet des pensions à accorder aux membres de la gendarmerie à cheval, et s'il ne serait pas possible, au cours de la présente session, de modifier nos statuts dans le sens que j'ai indiqué ?

Sir WILFRID LAURIER : La question est à l'étude.

L'honorable M. FIELDING : Nous allons maintenant passer au budget du département du Revenu de l'intérieur, page 10.

M. SPROULE : L'honorable chef de l'opposition—qui est maintenant à son siège—m'avait dit, si je ne me trompe, que d'après l'avis qu'il avait reçu, la Chambre devait mettre sur le métier les crédits demandés par le premier ministre et ensuite le budget de l'Agriculture.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami a raison. J'avais informé le chef de l'opposition que nous étudierons les crédits demandés par moi et ensuite le budget du département de la Marine et des Pêcheries et celui de l'Agriculture.

M. TAYLOR : Nous sommes prêts à aborder les crédits du département de l'Agriculture.

L'honorable M. FIELDING : Je pensais que nous devions aussi examiner le budget du Revenu de l'intérieur ?

M. TAYLOR : Non.

M. R. L. BORDEN : Je suis prêt à étudier le budget de n'importe quel département.

L'honorable M. FIELDING : J'avais compris que le budget du Revenu de l'interieur devait être mis sur le métier en même temps, mais le premier ministre a compris autrement.

M. R. L. BORDEN : Le message que j'ai reçu comportait que nous devions d'abord mettre à l'étude les crédits du premier ministre et ensuite ceux de l'Agriculture. J'ai communiqué la chose aux " whips " et ceux-ci en ont informé les membres de l'opposition.

L'honorable M. FIELDING : Nous devions ausi aborder le budget de la Marine et des Pêcheries.

M. R. L. BORDEN : Le messager a peut-être oublié de m'informer de la chose.

Sir WILFRID LAURIER : Dans tous les cas, mon intention était d'avertir mon honorable ami que nous étudierions le budget de l'Agriculture et celui de la Marine et des Pêcheries.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas entendu parler du budget de la Marine et des Pêcheries. C'est sans doute un oubli de la part du messager.

Sir WILFRID LAURIER : Très bien nous allons suspendre la séance.

A six heures, la séance du comité est levée.

Reprise de la Séance.

A huit heures, la séance est reprise.

BILLS D'INTERET PARTICULIER.

Bill (n° 65) concernant certains brevets de Lewis E. Curtis.—M. Wm. Ross, Ontario.

Bill (n° 84) pour faire droit à Robert J. McD. Rodgers.—M. Grant.

Bill (n° 87) pour faire droit à James E. Taylor.—M. Grant.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Ministère de l'Agriculture—Appointements, y compris ceux de J. Kilgallin et de C. Bourret, à raison de $800 chacun, nonobstant toute disposition contraire de l'Acte du service civil, $76,332.50.

L'honorable SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Comparés à ceux de l'an dernier, ces chiffres accusent un excédent de $2,000, causé surtout par les augmentations statutaires, et par certaines modifications de l'Acte du service civil que nous avons adoptées l'an dernier. Aux termes de la loi telle qu'amendée, nous devons accorder une augmentation à certains commis qui ont atteint le maximum des appointements attribués à leur classe. C'est pour cette raison que MM. Kilgallin et Bourret étaient autrefois payés à même le crédit affecté à la classification des brevets d'invention. Cette classification se poursuit depuis cinq ou six ans. Mais comme ce n'est pas le seul travail qu'ils font aujourd'hui dans le département, nous ne demandons pas de crédit spécial cette année et nous les avons portés à la liste des employés permanents du ministère. Ils ont subi les examens du service civil, mais comme ils ont dépassé la limite d'âge, la loi exige que leurs appointements soient votés à part. C'est pour cette raison que leurs noms se trouvent mentionnés dans cet item.

M. INGRAM : L'an dernier, il y avait, si je ne me trompe, 55 commis, et maintenant il y en a 59. Pourquoi cet accroissement du nombre des employés ?

L'honorable M. FISHER : Il y a les deux fonctionnaires que je viens de nommer, et deux commis de seconde classe qui ont été transférés du département du secrétaire d'Etat lorsque l'on a transporté dans mon département les dossiers qui devaient faire partie de nos archives. Comme ces deux commis sont maintenant attachés à mon département, leurs noms et leurs appointements seront retranchés du budget du secrétaire d'Etat.

M. INGRAM : Avez-vous nommé l'archiviste ?

L'honorable M. FISHER : Oui, M. A. G. Doughty, de Québec.

M. SPROULE : Comment se fait-il que ces deux commis commencent à $800 ?

L'honorable M. FISHER : C'étaient les appointements qu'ils touchaient comme commis et la loi permet qu'ils soient nommés permanents dans les mêmes conditions quant au traitement.

M. SPROULE : Si j'interprète exactement l'Acte du service civil, un commis temporaire ne peut dépasser un certain maximum.

L'honorable M. FISHER : Ces messieurs n'étaient pas des commis temporaires aux termes de l'Acte du service civil, mais bien aux termes du crédit affecté à la classification des brevets—ce qui est tout autre chose.

M. BLAIN : Quand ont-ils subi les examens du service civil ?

L'honorable M. FISHER : M. Kilgallin est entré dans les administrations publiques comme commis surnuméraire en 1890, et M. Bourret en 1894. Leurs appointements ont été élevés graduellement jusqu'au chiffre de $800, et, aux termes de la loi votée l'an dernier, ils sont nommés employés permanents aux appointements qu'ils touchaient alors.

M. Kilgallin a subi les examens du service civil en 1896 et M. Bourret en 1889.

M. INGRAM : Quel est le nombre actuel et quel était celui des commis permanents et temporaires, en 1896 ?

L'honorable M. FISHER : Je ne pourrais donner le nombre de mémoire. Mais je puis dire qu'il n'y a pas beaucoup de changement.

M. INGRAM : La proportion est la même?

L'honorable M. FISHER : A peu près. Je ne me rappelle pas le nombre exact dans le moment. Il y a quelques années, le nombre des fonctionnaires a diminué considérablement, mais les affaires du bureau des brevets et les travaux de classification des découvertes ont tellement augmenté que le nombre des commis s'est élevé quelque peu.

M. INGRAM : L'honorable ministre voudrait-il nous donner des chiffres exacts avant l'adoption définitive du budget de son département ?

L'honorable M. FISHER : Certainement.

M. BLAIN : Y a-t-il dans le département d'autres commis qui n'ont pas subi les examens du service civil ?

L'honorable M. FISHER : Je ne crois pas. Dans le service intérieur, tous ont subi des examens ou font l'objet d'un crédit spécial. Il y en a peut-être quelques-uns dont les appointements sont votés spécialement par la Chambre comme dans le cas qui nous occupe.

Dépenses casuelles, comprenant $500 pour les appointements de M. Foley, nonobstant toute disposition contraire de l'Acte du service civil, $18,750.

M. SPROULE : Je desirerais avoir des explications sur cet item.

L'honorable M. FISHER : M. Foley était un messager qui travaillait à la classification des brevets. Il n'a pas passé d'examens d'aptitudes ou préliminaires et c'est pour cette raison que cet item est ainsi rédigé C'est un employé très utile et il est attaché au département depuis plusieurs années. Il serait injuste de le congédier.

M. BLAIN : Quand va-t-on cesser de donner de l'avancement de cette façon ? L'honorable ministre croit-il que ce soit rendre jus-

tice aux nombreux candidats qui ont subi les examens du service civil que de faire des lois spéciales pour permettre à certaines gens d'exercer des fonctions publiques.

L'honorable M. FISHER : Il ne serait pas juste de choisir en dehors des administrations publiques un homme qui n'aurait pas subi ses examens, mais lorsqu'un employé a été au service de l'Etat durant des années et qu'il a toujours bien rempli ses devoirs, il serait injuste de le renvoyer, surtout lorsqu'il y a de l'ouvrage qu'il est parfaitement apte a exécuter.

M. BLAIN : Autant dire alors qu'il sera toujours possible d'obtenir une place dans un département sans avoir passé les examens du service civil ?

L'honorable M. FISHER : Ces employés sont engagés d'année en année par les différents département pour faire un ouvrage qui ne requirt pas d'aptitudes spéciales. Pour bien remplir leurs devoirs, ils n'ont pas besoin de subir les examens du service civil. Après avoir été à l'emploi du gouvernement pendant quelques années et avoir donné des preuves de leur capacité, il ne serait pas juste de les mettre à la porte, surtout lorsqu'il y a pour eux beaucoup de travail à faire.

M. Foley est trop âgé maintenant pour passer des examens, de sorte que, même s'il avait tous les certificats nécessaires, il n'en faudrait pas moins insérer les mots dont on se plaint, car il a dépassé la limite d'âge prescrite par l'Acte du service civil. Lorsqu'il a commencé ce travail de classification des brevets, il était virtuellement engagé comme homme de service. La besogne consistait à prendre les vieux brevets des rayons où ils dormaient—et il y en avait 70,000 ou 80,000—à les épousseter, à les remettre entre les mains des commis chargés d'en faire la classification, et à les replacer dans l'ordre qu'on lui indiquait. Il a toujours fait ce travail manuel qui ne requiert aucune aptitude spéciale, mais simplement de la propreté et de l'assiduité. Il continue à faire la même besogne, mais comme la classification est assez avancée, j'ai supprimé l'ancien crédit et je demande que M. Foley soit rangé comme messager, dans la catégorie des employés permanents.

M. SPROULE : Quels seront ses droits sur le fonds des pensions de retraite ?

L'honorable M. FISHER : Il tombera sous l'application de la nouvelle loi.

M. SPROULE : Mais ces hommes n'ont subi aucun examen.

L'honorable M. FISHER : M. Foley est le seul qui soit dans ce cas-là.

M. SPROULE : Les autres ont-ils droit à une pension ?

L'honorable M. FISHER : Lorsque les crédits qui les concernent seront votés, ils seront sujets à une retenue de 5 pour 100 sur leurs appointements aux termes de l'Acte des gratifications à la retraite.

M. FOWLER : Ils seront sur le même pied que les autres fonctionnaires publiques ?

L'honorable M. FISHER : Oui; mais M. Foley ne contribuera pas au fonds de la gratification, car ses appointements, comme employé temporaire, sont portés au compte des dépenses casuelles.

M. SPROULE : Je crois bien la saisir.

L'honorable M. FISHER : La demande du brevet n'exige pas un modèle de l'invention. Lorsqu'une demande est adressée au département, elle est remise à l'examinateur qui doit s'assurer si la découverte a été brevetée au Canada ou ailleurs. Pour cela, il doit consulter les dossiers du bureau. Avant le travail de classification dont j'ai parlé, les brevets étaient numérotés par ordre de date sans égard à la nature de l'invention. L'objet de la classification a été de les grouper, de les diviser et de les subdiviser, de sorte qu'aujourd'hui l'examinateur n'est pas obligé de parcourir tous les brevets les uns après les autres pour savoir si l'invention qu'on veut faire breveter est on n'est pas nouvelle. C'est ce qu'il devait faire autrefois. Il était presque impossible de faire des recherches complètes, tandis que maintenant ce travail est relativement facile.

M. SPROULE : Je pense encore qu'il était de mauvaise politique de vendre les modèles. La classification des brevets est une bonne chose tant pour l'avenir que pour le passé. L'avantage était celui-ci—et je parle par expérience.

L'honorable M. FISHER : L'honorable député parle-t-il de la classification ?

M. SPROULE : Je parle de la classification et de la vente des modèles. Par exemple, j'adresse les demandes de brevets à une personne, et celle-ci en choisit une qu'elle croit devoir lui être utile. Elle envoie un agent ou elle écrit à Ottawa—et la chose est arrivée à ma connaissance personnelle,—examiner le modèle et se procurer les renseignements dont elle a besoin. Après cela, elle peut conclure un marché avec le détenteur du brevet pour l'exploitation de l'invention. Mais aujourd'hui il n'est plus possible de venir se renseigner ici, car les modèles ont été vendus,—vendus pour $800, si je ne trompe. Lors de cette vente, j'ai cru que c'était la un acte souverainement insensé et je le crois encore.

L'honorable M. FISHER. Pendant treize ans, on n'a exigé aucun modèle de la personne qui demandait un brevet. Mes prédécesseurs avaient décrété que les modèles ne seraient pas de rigueur, mais qu'une description et des dessins de l'invention suffiraient. Sous ce rapport il n'y a rien de changé. La durée d'un brevet est de dix-huit ans, tandis qu'au temps où les modèles

étaient exigés, elle n'était que de quinze ans. Ainsi un grand nombre de modèles représentaient des inventions dont les brevets étaient expirés. Ce sont les dessins que nous classifions ; et dans les cas—mentionnés par l'honorable député—où l'on voudrait venir se renseigner ici, il est beaucoup plus facile d'obtenir des renseignements en examinant les dessins que les modèles. Avant la classification, on était obligé de fouiller tous les dossiers. Autant valait chercher une aiguille dans une botte de foin.

Je crois que tous les modèles vendus représentaient des inventions dont le brevet était expiré ou devant expirer dans les deux ans. Depuis quelque cinq années, presque tous les modèles étaient mis en caisse et inaccessibles au public.

M. SPROULE : On les avait enfermés dans un local situé dans la rue Sparks.

L'honorable M. FISHER : Il y a un an et demi qu'on les a déménagés, mais, si je ne me trompe, il y en avait bien peu à l'endroit que l'on vient de mentionner,—pas plus de 10 pour 100 du total. Lorsque je suis entré en fonctions un certain nombre de modèles avaient été mis en caisse et déposés dans un vieux bâtiment à l'embouchure du canal. Il y en avait plusieurs dans le grenier de l'édifice Langevin et dans la cave d'un bâtiment situé dans la rue Sparks. Nous étions sans cesse obligés de faire des dépenses afin de louer des locaux où les déposer et ils ne pouvaient être d'aucune utilité puisqu'ils étaient inaccessibles au public. Plus de 50 pour 100 de ces modèles représentaient des inventions dont les brevets étaient expirés. Dans les circonstances, j'ai pensé qu'il ne valait pas la peine de les conserver et je me suis fait autoriser à les vendre.

La classification ne concerne pas les modèles, mais bien les dessins, que l'on groupe de façon à pouvoir les retrouver facilement.

M. SPROULE : J'avais compris que la besogne de ces employés était de descendre ces modèles et de les classifier ?

L'honorable M. FISHER : Non ; pas les modèles, mais les dossiers.

M. SPROULE : Est-ce qu'il faut trois hommes pour faire cet ouvrage ?

L'honorable M. FISHER : Non, un seul. Mais il a fallu employer trois hommes pour faire ce travail de classification. Il y a plus de 70,000 brevets. Dans chaque dossier, il y a le brevet lui-même, puis la demande qu'on en a faite et les dessins. Nous avons d'interminables rangées de dossiers dans le bureau des brevets. Le commis chargé de classifier les dossiers a dû les prendre et les examiner un à un afin d'en retirer les dessins et de les grouper ensuite suivant la nature de l'invention, de manière à ce que les examinateurs ou le public puissent en prendre connaissance facilement.

M. FISHER.

M. SPROULE : Est-ce qu'il n'y avait aucune classification des brevets avant votre entrée en fonctions ?

L'honorable M. FISHER : Aucune.

M. SPROULE : L'honorable ministre doit se tromper, car lorsque j'ai adressé certaines demandes au département on m'a répondu qu'il fallait un certain temps pour examiner les brevets en existence, et pour constater si l'invention était brevetable et ne portait pas atteinte à des droits acquis. Si tout avait été pêle-mêle, ainsi qu'on vient de nous le dire, je ne vois pas comment on aurait pu faire des recherches complètes en aussi peu de temps.

L'honorable M. FISHER : Je puis assurer à mon honorable ami que ce que je viens d'affirmer est exact. Les brevets étaient rangés par ordre de date, mais n'étaient pas classifiés du tout et les numéros d'ordre n'indiquaient pas la nature de l'invention. Il y avait un index indiquant sous quel nom chaque découverte avait été brevetée, mais rien de plus. Les examinateurs consultaient d'abord cet index qui pouvait, dans certain cas, les guider dans leurs recherches.

Tel était l'état de choses existant, lorsque j'ai demandé certains crédits pour la classification des brevets. C'est sur les recommandations des fonctionnaires de mon département que j'ai pris cette initiative. Lorsque je fus mis au courant de la situation, je fus tout aussi étonné que mon honorable ami, d'apprendre que les brevets n'étaient pas classifiés depuis longtemps.

M. INGRAM : Est-ce que ces fonstionnaires ont des aptitudes spéciales pour ce travail de classification ?

L'honorable M. FISHER. Le fonctionnaire chargé de la classification est M. Caron, un des plus anciens examinateurs du bureau. Ces employés sont simplement ses assistants.

M. INGRAM : Si je comprends bien, on nomme des examinateurs possédant des aptitudes spéciales pour faire rapport sur les inventions d'une nature technique. La classification est une entreprise très importante pour ceux qui demandent des brevets. Par exemple, il peut arriver qu'on brevète une invention qui n'est pas nouvelle ou qui est déjà brevetée et qu'ainsi on engage le demandeur dans des dépenses inutiles et peut-être dans un procès.

L'honorable M. FISHER : Parfaitement, et c'est pour cette raison que je me suis fait autoriser à effectuer une classification des brevets. M. Caron, à qui ce travail est confié, est un des vieux fonctionnaires du département, et sa compétence est hors de tout doute. De concert avec l'ancien sous-ministre, M. Scarth il a arrêté le plan d'après lequel la classification doit se faire, et tous deux firent ensemble un voyage à Washington afin de se renseigner. Ils con-

clurent avec les fonctionnaires du gouvernement un arrangement aux termes duquel les deux pays échangeaint des catalogues contenant la classification des brevets. Après un certain temps, les Etats-Unis cessèrent de nous envoyer leur classication ; et, lorsque j'écrivis à Washington, on me répondit que cet échange devenait trop onéreux et qu'on ne voulait plus le continuer.

Mon honorable ami croit peut-être que ce travail n'est pas fait avec toute l'efficacité désirable, mais nous savons, d'un autre côté, que les examinateurs s'y réfèrent constamment. Chaque fois qu'ils reçoivent une demande nouvelle, ils étudient la classification, et si, dans le cours de leurs recherches, ils s'aperçoivent qu'une invention a été mal classifiée, ils opèrent sur le champ la rectification nécessaire. M. Kilgallin est spécialement chargé de cet ouvrage et sa connaissance approfondie de la matière le guide sûrement dans ses recherches. C'est lui qui s'occupe de la division et de la subdivision des brevets, et si les examinateurs s'aperçoivent que des dessins se trouvent mal placés, ils le lui font remarquer, et la rectification se fait immédiatement. C'est le seul contrôle que nous ayons, mais je crois qu'il suffit.

M. SPROULE : Dois-je comprendre qu'il n'est pas nécessaire de déposer un modèle au bureau des brevets et qu'il est ainsi depuis les treize dernières années?

L'honorable M. FISHER : La chose n'est pas nécessaire, mais nous avons le droit de demander un modèle.

M. SPROULE : On m'a forcé à déposer un modèle.

L'honorable M. FISHER : Mon honorable ami aurait pu s'en dispenser.

M. SPROULE : Je n'ai pas fait la chose par plaisir.

L'honorable M. FISHER : J'ai dit que le département avait droit de demander un modèle.

M. SPROULE : J'ai compris qu'il n'était pas nécesaire de déposer un modèle, et cela depuis treize ans.

L'honorable M. FISHER : Il n'est pas nécessaire que la demande de brevet soit accompagnée d'un modèle, ainsi que la chose était exigée dans tous les cas les treize dernières années. D'un autre côté, si l'examinateur, pour l'intelligence de la description, a besoin d'une modèle, il peut encore aujourd'hui en demander un, mais la chose est très rarement exigée.

M. INGRAM : Je crois que l'honorable ministre a raison sous ce rapport. On demande très rarement un modèle et dans presque tous les cas la description et les dessins suffisent.

M. SPROULE : Des ingénieurs civils d'Ottawa m'ont dit que le département exigeait un modèle.

L'honorable M. FISHER: Le renseignement fourni à mon honorable ami est inexact.

M. SPROULE : Est-ce que cette classification consiste simplement dans la confection d'une table indicative ?

L'honorable M. FISHER : Non. Les brevets sont divisés en divers groupes principaux, lesquels sont à leur tour subdivisés en classes. Je vais leur en donner un exemple. Les instruments agricoles forment un groupe distinct divisé en différentes classes. Ainsi il y a la classe des forêts, la classe des machines à semer ou à moissonner. Je ne sais si ces diverses classes existent réellement ; mon intention est simplement d'indiquer la méthode que l'on suit en cette matière. La division des groupes en classes est faite par le fonctionnaire chargé de la classification. Notre système actuel est calqué sur celui qui est en vigueur à Washington. On prend les brevets ou plutôt les dessins par ordre de numéro et on les range dans tel groupe et ensuite dans telle classe. Dans quatre-vingt-dix cas sur cent, ce sont les dessins dont l'examinateur a besoin pour s'assurer si l'invention pour laquelle on demande un brevet n'est pas déjà brevetée.

La classification se poursuit. Les premiers dessins envoyés au département sont loin d'être satisfaisants ; plusieurs sont vieux et plusieurs sont inexacts.

Pour chaque classe on a préparé deux dessins sur des cartons durs, d'une forme et d'une dimension particulière, tout comme ces index de papiers cartonné que connaissent bien les bibliothécaires et les libraires.

M. BLAIN : Depuis combien d'années cette classification est-elle commencée et combien a-t-elle coûté?

L'honorable M. FISHER: C'est en 1899 que l'on a commencé le travail de classification.

M. BLAIN : Combien a-t-on dépensé jusqu'à aujourd'hui?

L'honorable M. FISHER : Il me faudrait consulter les anciens budgets. Une année, on a dépensé $5,000, une autre $4,000 et une troisième $3,000——

M. BLAIN : Devons-nous comprendre que la classification est terminée?

L'honorable M. FISHER : Le travail est fait jusqu'à ce jour. Nous recevons de 5,000 à 6,000 applications par année, et il faut les classifier.

M. BLAIN : Ce classement va continuer ?

L'honorable M. FISHER : Oui, c'est ce travail qui est confié à M. Kilgallin.

M. HACKETT : J'aimerais à savoir du ministre de l'Agriculture si tout ce crédit sera affecté au classement des brevets, ou si on emploiera une partie au bénéfice des cultivateurs ?

L'honorable M. FISHER : Il s'agit en ce moment du service intérieur du ministère.

Les travaux faits dans l'intérêt de la classe agricole relèvent plutôt du service extérieur. Ce crédit ne concerne pas du tout les stations agronomiques, ni la commission de l'industrie laitière, ni le bureau des vétérinaires, ni la quarantaine. Ce crédit n'est que pour le service intérieur qui s'occupe des brevets, des marques de commerce, des archives, de la statistique, etc.

M. HACKETT : Il y a quelques jours, j'ai demandé à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Emmerson) de faire quelque chose pour la classe agricole en déposant l'interpellation suivante : :

PASSAGES DES DELEGUES AGRICOLES.

M. HACKETT :

1. Le gouvernement se propose-t-il de réduire les tarifs de chemin de fer à un chiffre nominal ou d'admettre le système de transport gratuit en faveur des délégués agricoles, conformément à l'ordre du jour adopté lors de la réunion annuelle des fermiers de l'Ile du Prince-Edouard ?

2. Quel est le taux le plus bas payé par les délégués se rendant à ces conventions et aux expositions, alors qu'ils agissent ainsi dans l'intérêt public tout en augmentant le trafic des voies ferrées ?

3. Le transport gratuit ne devrait-il pas être accordé à ces personnes qui prodiguent leur temps et leur intelligence pour l'avancement du pays ?

L'honorable ministre, que je ne vois pas à son siège en ce moment, répondit :

L'honorable H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) : Je ne saurais dire si cette question a trait à toutes les voies ferrées ou seulement au réseau des chemins de fer de l'Etat. J'ajoute que le sous-ministre m'apprend qu'il n'y a au ministère aucune trace de la résolution mentionnée dans la première partie de l'interpellation. La deuxième partie concerne les tarifs spéciaux de tous les chemins de fer du Canada. Le ministère ne possède aucun renseignement sur ce sujet. La troisième question a trait au transport gratuit sur les voies ferrées nationales de tous ceux qui consacrent leur temps et leurs connaissances au progrès du pays. Notre matériel roulant pourrait ne pas suffire à transporter toutes ces personnes.

Cela m'a paru une façon assez cavalière de traiter les cultivateurs. Quand je parlais des chemins de fer publics, je voulais dire les chemins de fer de l'Etat. Les chemins de fer de l'Etat appartiennent au public et les autres à des compagnies. Je m'attendais à recevoir une réponse plus en rapport avec la gravité de la question.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT: Je suis obligé de faire remarquer à l'honorable député qu'il s'écarte de la question. Cette discussion qui pourrait avoir sa raison d'être dans une autre occasion, ne pourrait que causer une perte de temps, en ce moment. J'espère que mon honorable ami prendra cette observation en bonne part et attendra un moment plus approprié pour débattre cette question. Le danger de ces digressions, c'est de faire dévier la discussion sur des sujets étrangers à celui qui est en délibération, et il est ensuite très difficile de la ramener dans les limites régulières. Je demande à l'honorable député de réserver sa question pour une autre occasion.

M. HACKETT : Je me soumets à votre décision, monsieur le président, mais à propos de ce crédit, je tiens à faire remarquer qu'il est temps de faire plus que par le passé pour la classe agricole. J'ai été poussé à soulever cette question, par la publication d'une lettre dans le "Maritime Farmer," un journal publié à Sussex, N.-B. C'est une question qui se rapporte directement aux crédits affectés aux cultivateurs. Ma question a été motivée par la lettre suivante. Suis-je dans mon droit, monsieur le président ?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je considère que l'honorable député s'écarte de la question qui est un crédit demandé pour un département spécial, mais les occasions ne lui manqueront pas de reprendre cette discussion tout en respectant les règles de cette Chambre. Je lui demande de laisser voter ce crédit, et nous allons bientôt arriver à un autre qui lui fournira l'occasion qu'il cherche.

M. HACKETT : Je me soumets à votre décision, monsieur le président, mais en même temps, je veux savoir quelle partie de ces dépenses sera faite dans l'intérêt des cultivateurs ; je voudrais aussi que le ministre de l'Agriculture se servît de son influence sur le ministre des Chemins de fer et Canaux pour l'amener à faire quelque chose pour améliorer le sort de la classe agricole. Il ne faut que quelques minutes pour citer cette lettre que le révd. Alfred Burke adresse au rédacteur du "Maritime Farmer" :

A la dernière réunion, avec l'appui de tout l'auditoire nous avons réclamé un traitement de faveur pour les comices agricoles qui font pour le développement national un travail plus efficace que celui de toutes les autres associations de ce pays. Conçoit-on que des hommes comme vous et moi, et d'autres encore, qui consacrent leur temps, leur intelligence et leur travail à l'avancement de l'agriculture, soutien de la nation, ne soient pas mieux traités sur les chemins de fer que ceux qui voyagent pour leur propres affaires ou celles de compagnies particulières? Nous payons les mêmes taux, nous sommes soumis aux mêmes restrictions que les autres voyageurs, et il nous faut en plus, payer nos comptes d'hôtel et toutes les autres dépenses inévitables dans un voyage, quand nous voyageons exclusivement dans l'intérêt du pays. C'est une injustice qui doit cesser.

Nous prétendons que nos déplacements, par les voies publiques, auraient toujours dû se faire, pour un prix nominal, quand nous nous rendons à ces comices, et à l'heure qu'il est, dans l'intérêt du pays, ces voyages devraient être absolument gratuits.

Quand nous nous adressons au personnel administratif, on refuse de nous entendre en in-

voquant le précédent établi par les compagnies particulières. Il est évident que c'est au parlement lui-même que nous devons nous adresser. Il est à notre connaissance personnelle que, plus d'une fois, des chemins de fer appartenant à des compagnies nous ont, non seulement donné des permis de circulation gratuite, mais ont aussi contribué à payer les frais de déplacement, de manière à compenser, du moins en partie, le temps et le travail consacrés à une œuvre qui les intéresse indirectement, puisqu'elle augmente la population et le trafic du pays. Sur les chemins de fer de l'Etat, nous payons les mêmes prix que tout le monde, quand nous voyageons dans l'intérêt du public. Depuis quelque temps des considérations mesquines président à la direction de ces grandes questions, et il serait temps d'y remédier. Il serait temps, dis-je, que le peuple connût ses droits en cette matière et que, les connaissant, il les fisse respecter. Ainsi, notre association, de concert avec d'autres de même nature, demande des permis de circulation gratuite et nous ne cesserons de réclamer qu'après l'avoir obtenu.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je suis obligé d'insister pour faire cesser cette discussion.

M. HACKETT : Avec votre permission, M. l'Orateur-suppléant, je demande au ministre de l'Agriculture si les cultivateurs ne devraient pas avoir une partie de ce crédit ?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT: Je ne permettrai pas au minitsre de répondre, car ce serait contraire au règlement.

M. LANCASTER : L'honorable député (M. Hackett) a droit de poser des questions au ministre, relatives à l'emploi de cet argent.

L'honorable M. FISHER : Certainement.

L'honorable M. FOWLER : L'honorable ministre pourrait répondre à l'honorable député (M. Hackett) sous la rubrique " dépenses diverses ".

L'honorable M. FISHER : Il n'y a pas de " dépenses diverses " dans cette demande de crédit.

M. INGRAM : Il ne serait que juste, M. l'Orateur-suppléant, de permettre à l'honorable ministre de l'Agriculture de répondre à une simple question. Vous paraissez avoir plus d'empire sur lui que ses collègues.

M. HACKETT : Je n'ai rien à dire des appointements de M. Foley. Si le ministre considère que c'est un bon employé et qu'il mérite ce salaire, c'est très bien. Je sais que l'honorable ministre est entouré d'un personnel compétent, et je l'ai proclamé ici même, il y a quelques années déjà. Il y a ici une demande de crédit pour " dépenses casuelles ", et je lui demande s'il ne pourrait pas en affecter une partie à défrayer les dépenses des cultivateurs qui se réunissent en comices agricoles dans le but d'augmenter le commerce et la prospérité du pays.

L'honorable M. FISHER : Les dépenses casuelles comprennent les timbres poste, les télégrammes et les frais de voyage des fonctionnaires. Malgré le surcroit de travail qu'il y a à faire nous sommes efforcés de rester dans les limites de ce crédit qui est demeuré au même chiffre depuis plusieurs années. Je serais trop heureux de faire quelque chose pour encourager les cultivateurs à assister aux comices agricoles et le gouvernement a déjà fait beaucoup dans ce sens, mais je crains bien que nous ne puissions pas entreprendre de faire ce que l'honorable député demande.

M. SPROULE : Le crédit est affecté aux appointements de fonctionnaires grassement rétribués, et il me semble qu'on pourrait faire quelque chose pour diminuer les charges des cultivateurs qui se rendent à ces conventions dans l'intérêt du pays.

L'honorable M. FISHER : Nous leur venons en aide d'une autre manière.

M. BLAIN : Pourquoi demandez-vous trois autres commis ?

L'honorable M. FISHER : La loi de l'an dernier permet de faire passer des employés surnuméraires dans le personnel permanent, et je voudrais en profiter pour améliorer le sort de certains fonctionnaires qui le méritent.

Archives, $12,000.

M. FOWLER : Avez-vous un architecte ? Qui est -il ?

L'honorable M. FISHER : Je puis confier à mon honorable ami que j'ai recommandé quelqu'un à mes collègues, mais le sous-ministre m'informe que le Conseil privé n'a pas encore fait savoir que la nomination était faite.

M. FOWLER : Il me semble qu'un citoyen de Québec a été nommé, il y a quelque temps, et qu'il a refusé, sous prétexte que les appointements étaient trop élevés.

L'honorable M. FISHER : Non.

M. FOWLER : Ou étaient insuffisants. Est-ce le même ?

L'honorable M. FISHER : Oui.

M. SPROULE : Avez-vous un édifice spécial pour conserver ces archives ?

L'honorable M. FISHER : Non ; elles sont dans l'édifice Langevin.

M. SPROULE : Continue-t-on à les augmenter graduellement ?

L'honorable M. FISHER : Oui ; on s'occupe constamment à Paris et à Londres à copier des documents relatifs à l'histoire du Canada. De temps à autre nous faisons l'acquisition de documents qui nous sont signalés et qui ont de l'intérêt pour l'histoire du pays.

M. INGRAM : Le ministre peut-il dire à qui le rapport de l'archiviste est adressé? En envoie-t-il des exemplaires aux académies (high schools), par exemple ?

L'honorable M. FISHER : Non ; on n'a pas augmenté le nombre des exemplaires publiés.

M. INGRAM : Il y a deux ans, on a appelé l'attention du ministre sur l'avantage qu'il y aurait à distribuer ce rapport aux académies. Il n'en a rien fait ?

L'honorable M. FISHER : Si cela a été fait, j'avoue ne pas me le rappeler.

M. HENDERSON : L'honorable ministre a-t-il la liste de ceux auxquels ce rapport est adressé ? Dernièrement, un médecin m'a écrit pour faire ajouter son nom à cette liste. Si cette liste existe, l'honorable ministre aura-t-il l'obligeance d'y mettre le nom de ce médecin que je lui donnerai ?

L'honorable M. FISHER : Cette liste existe et j'y ajouterai avec plaisir le nom de cet ami de l'honorable député. Nous n'avons jamais refusé de l'adresser à ceux qui y portent assez d'intérêt pour le demander.

M. FOWLER : Ce crédit comprend-il les appointements de quelques-uns des fonctionnaires ?

L'honorable M. FISHER : Je dois expliquer que ce crédit a été augmenté l'an dernier, lorsqu'à la mort du Dr. Brymner, qui avait été longtemps archiviste, le gouvernement crut préférable de donner plus d'importance à ce bureau et aux fonctions de l'archiviste. Il y avait dans le bureau du secrétaire d'Etat un conservateur des archives avec deux commis sous ses ordres. Dans beaucoup de bureaux publics, même en dehors d'Ottawa, il y a des pièces historiques, des documents renfermant des renseignements précieux. J'ai cru, et le gouvernement a été de cet avis, que tous ces documents devaient être réunis dans un même endroit, classés et catalogués sous la surveillance d'un fonctionnaire spécial qui serait responsable, de manière à ce qu'ils pussent être consultés par ceux qui en auraient le désir. La mort du Dr Brymner parut une occasion favorable pour inaugurer cette réforme, et je regrette que le manque de fonds à notre disposition nous ait empêché de nous assurer les services de celui sur lequel j'avais jeté les yeux. Cette difficulté est maintenant réglée, et j'espère que dans quelques jours M. Doughty entrera en fonctions et se mettra à l'œuvre.

Il est évident que cette réforme augmentera les dépenses. En prévision de ces changements, le crédit a été augmenté de $3,000 l'an dernier, mais comme il n'y a eu presque rien de fait, nous sommes loin d'avoir dépensé les $12,000, et à l'expiration de l'exercice courant il restera une bonne partie du crédit non employé.

Sur la liste des employés du service civil, nous avons l'archiviste, avec rang de commis principal; M. A. Duff, $1,050; un relieur qui relie les documents, $804; une brocheuse, Mlle McCoy, $500 ; un commis, Mlle Casey, $600. Nous consacrons une somme de $4,000 par année pour faire prendre des copies de documents à Londres et à Paris; l'an dernier nous avions un excédent de $6,296 dont la plus forte partie ne sera pas employée durant l'exercice courant; l'utre partie a été affectée à l'achat des documents.

Tout dernièrement, par suite de la mort regrettée du sénateur Masson, sa bibliothèque fut mise à l'enchère. Elle renfermait un certain nombre d'ouvrages et de documents très précieux pour l'histoire des premiers temps de la colonie. Je connaissais la nature de ces ouvrages et je les ai fait examiner par des spécialistes. Je suis heureux de dire que malgré la vive concurrence de plusieurs Américains et autres, nous avons pu acquérir à un prix raisonnable, mais qui est loin de donner une idée de leur valeur historique, tous les documents que nous désirions avoir. Nous avons dépensé environ $500 à cette vente ; mais nous avons aussi conclu un arrangement avec les héritiers pour obtenir un certain nombre d'autres documents précieux qui n'ont pas été offerts en vente, et que nous aurons pour environ $500, de plus. De sorte que pour $1,000 nous avons obtenu des documents de grande valeur pour nos archives.

M. BLAIN : Je crois comprendre que l'honorable ministre emploie quelqu'un à Paris pour copier les documents. Quand ce travail sera-t-il terminé ?

L'honorable M. FISHER : Je crois qu'il ne le sera jamais. Il y a dans la Bibliothèque Nationale de Paris des masses énormes de documents se rapportant à l'histoire du Canada. Jusqu'à présent, on n'en a copié qu'une très petite partie. Nous consacrons tous les ans une somme de $4,000 à ce travail et je ne sais pas au juste comment elle est partagée entre Londres et Paris.

M. BLAIN : Combien avez-vous d'employés ?

L'honorable M. FISHER : Aucun. Ce travail est fait parce qu'on appelle des copistes officiels—des personnes autorisées par le gouvernement à prendre des copies dans les bibliothèques; ils sont payés à la page.

M. BLAIN : Combien y en a-t-il ?

L'honorable M. FISHER : Quelquefois un, quelquefois trois ou quatre ; cela dépend des circonstances. A Londres, il y en a six, je crois, qui sont continuellement employés. A Paris, nous avons un M. Tantet, un fonctionnaire de la bibliothèque, qui fait faire l'ouvrage à tant de la page. Nous ne connaissons pas ceux qui font ce travail.

M. BLAIN : Ce M. Tantet est notre fonctionnaire à Paris ?

L'honorable M. FISHER : Non, il n'est pas notre fonctionnaire ; il est celui de la Bibliothèque Nationale. J'étais sous l'impression qu'il recevrait une gratification quelconque

pour surveiller ce travail, mais je vois qu'il ne garde rien pour lui, et qu'il paie aux copistes tout ce qu'il reçoit de nous. Les comptes sont envoyés au haut commissaire et réglés par lui. Nous donnons annuellement $4,000 au haut-commissaire pour être employés à Londres et à Paris.

M. FOWLER : C'est un travail précieux pour lequel il ne faut pas lésiner. Je constate avec plaisir que l'honorable ministre s'intéresse à collectionner les documents concernant l'histoire de ce pays. Ces documents se font de plus en plus rares et sont exposés à être détruits par l'incendie. On devrait les classer et les conserver dans un local à l'épreuve du feu. Les originaux sont d'une valeur inappréciable et j'espère qu'ils sont en lieu sûr.

M. FISHER : Ils sont conservés dans l'édifice Langevin qui, bien que n'étant pas absolument à l'épreuve du feu, est le plus sûr que nous ayons à Ottawa.

M. FOWLER : Vous devriez demander un crédit pour un nouveau local.

L'honorable M. FISHER : Je le demanderai peut-être avant la fin de la session. J'attendais que les plans du musée national et de la galerie des beaux arts fussent terminés. On aura dans cet édifice des salles à l'épreuve du feu pour la conservation des archives. Comme cet édifice ne sera pas achevé avant quelques années, j'ai pensé à faire construire immédiatement un petit local à l'épreuve du feu, pour y mettre temporairement les documents les plus précieux, et il est possible que je demande un crédit à cet effet, au cours de la présente session.

M. FOWLER : Quels sont les titres de la personne qui a été nommée achiviste du Canada?

M. FISHER : C'est M. A. G. Doughty, bien connu par tous ceux qui s'occupent de l'histoire du Canada et qui a publié sur ce sujet l'ouvrage le plus important de ces dernières années?

M. FOWLER : En collaboration?

M. FISHER : Oui, en collaboration avec M. George Parmalee, du département de l'éducation ; mais sans nier le mérite de M. Parmalee, je crois pouvoir dire que c'est surtout M. Doughty qui a été l'inspirateur de l'ouvrage. C'est un gradué de l'université d'Oxford, et, par conséquent, sous le rapport de l'instruction, il offre les plus hautes garanties. Il habite le pays depuis 17 ou 18 ans et a occupé les fonctions de sous-bibliothécaire du parlement de Québec. Durant toute cette période il a consacré tous ses moments de loisir à des recherches historiques et il est l'auteur de nombreux écrits sur des sujets historiques.

C'est un passionné de l'histoire. Je l'ai connu à l'occasion d'un voyage qu'il fit à Ottawa pour consulter nos archives. Il a retrouvé dans les différents départements des documents précieux dont personne ici ne semblait soupçonner l'existence. Il en était fait mention dans d'autres écrits et il entreprit de les retracer. Il entretient aussi une correspondance active avec les principaux conservateurs d'archives sur le continent européen, à Londres, et les autres villes de l'Angleterre. Il a fait des recherches dans plusieurs bibliothèques particulières célèbres de l'Angleterre et est en relations avec les propriétaires de ces bibliothèques ainsi qu'avec les principaux historiens du temps. Je ne crains pas de dire qu'il n'y a probablement pas un homme au Canada possédant autant de titres que M. Doughty à occuper cette position.

M. FOWLER : J'ai vu le volume dont parle l'honorable ministre. Bien qu'il puisse être utile comme ouvrage de référence, on ne peut guère en vanter les qualités littéraires. Nous avons dans notre province un citoyen ayant tout autant de titres à cette position que M. Doughty, et il est né au Canada, ce qui, je l'espère, ne constitue pas un empêchement. Cet historien a publié plusieurs ouvrages très appréciés, entre autres, l'histoire de la guerre de 1812. Je veux parler de M. James Hannay, un érudit, et ayant toutes les aptitudes imaginables pour occuper cette position. Il n'était pas nécessaire d'aller chercher un homme né hors du Canada, pour en faire un archiviste.

Je n'ai rien à dire contre M. Doughty. J'ai lu son livre et je le trouve précieux, mais je considère que M. Hannay, un Canadien, un historien renommé, possédait beaucoup plus de titres que M. Doughty, et je regrette que la position ne lui ait pas été donnée. Je ne parle pas ainsi parce que le Dr Hannay appartient au même parti politique que moi. S'il y appartenait, ce serait un titre de plus, mais c'est un libéral. Je n'ai voulu que rendre justice à un homme qui a su se créer une réputation internationale comme historien canadien. Je regrette qu'on ne lui ait pas confié ce poste important. Je considère en effet ce poste comme très important, et le titulaire ne devrait pas être un simple commis, dans un département, mais il devrait être le chef d'un service distinct.

M. CLARKE : Je vois que les dépenses pour abonnement aux journaux sont assez élevées. Prend-on plus qu'un exemplaire du même journal? Ici, le " Globe " reçoit $8 et le " Mail & Empire," $4.

L'honorable M. FISHER : Certains anciens journaux sont conservés dans les archives, regulièrement et cela se pratique depuis la création du bureau. Ces collections sont conservées sans égard à la politique du journal.

M. CLARE : Je vois que le " Telegraph," de Saint-Jean, a reçu $16.

L'honorable M. FISHER : Le sous-ministre nous informe qu'il arrive quelquefois que la facture est envoyée pour plus d'une

année, je crois que c'est ce qui a eu lieu, dans ce cas-ci. On ne prend qu'un seul exemplaire.

M. BLAIN : Un M. Richard a été envoyé à Paris pour rechercher des documents historiques. Qu'est-il devenu ?

L'honorable M. FISHER : Il est revenu, il y a sept ou huit mois, et j'ai le regret d'ajouter qu'il est décédé, il y a un mois ou six semaines.

"Patent Record", $17,000.

M. SPROULE : Il y a ici une augmentation de $5,000. Comment l'explique-t-on ?

L'honorable M. FISHER : D'abord, il y a une augmentation dans le nombre des brevets et, deuxièmement, l'Imprimerie nationale a augmenté ses prix. Tout cet argent va à l'Imprimerie nationale pour l'impression de la Liste des brevets.

M. SPROULE : Quelle est l'augmentation dans le nombre des brevets ?

L'honorable M. FISHER : Je dois expliquer que cette augmentation de $5,000 ne s'est pas produite tout à coup cette année. L'an dernier j'ai demandé $12,000 mais je serai obligé de demander un crédit supplémentaire de $5,000. Le crédit de $17,000 que je demande en ce moment est basé sur les dépenses réelles de l'exercice précédent. L'an dernier il y a eu 5,912 demandes de brevets et nous avons accordé 5,673 brevets et 432 certificats, soit un total de 6,105 documents qui ont été émis et enregistrés dans la Liste. Il y a aussi une augmentation dans les marques de commerce et les dessins, qui sont aussi publiés dans la Liste des brevets de même que les réserves de droit d'auteur. Tout cela augmente le nombre de pages de la publication et en élève le coût. Comme je l'ai dit, l'imprimerie a augmenté ses prix.

M. SPROULE : L'honorable ministre ne nous a pas dit quelle est l'augmentation dans le nombre des brevets, l'an dernier.

L'honorable M. FISHER. Pendant l'année expirée le 31 décembre dernier, il y en a eu 6,105 et l'année précédente, 4,901, soit une augmentation de $1,204.

M. INGRAM : Cela implique-t-il la publication d'un plus grand nombre d'exemplaires de la Liste des brevets ?

L'honorable M. FISHER : Non. Il s'en publie 1200 exemplaires par mois. La distribution se fait généralement comme suit : bibliothèques publiques en Angleterre, 61 ; bibliothèques publiques, à l'étranger, 63 ; liste des département à Ottawa, 29 ; membres du parlement, 213 ; sénateurs, 77 ; bibliothèques publiques, en Canada, 84 ; bibliothèques publiques aux Etats-Unis, 42; abonnés payants, 191—un total de 760, distribué l'an dernier. On nous demande constamment des exemplaires des années précédentes.

M. INGRAM : Reliés en volume ?

L'honorable M. FISHER : Les numéros sont attachés ensemble, mais non réliés. L'abonnement est de $2 par année.

M. BLAIN : C'est une publication mensuelle ?

L'honorable M. FISHER : Oui.

M. BLAIN : Est-elle à jour ?

L'honorable M. FISHER : Le numéro de février est publié.

M. INGRAM : Trouve-t-on des volumes reliés de la Liste des brevets au ministère ?

L'honorable M. FISHER : Notre propre collection est reliée.

M. INGRAM : Celles qui sont mises en circulation ne sont pas reliées ?

L'honorable M. FISHER : Non, c'est une simple collection du journal.

M. SPROULE : Ce journal aide-t-il au travail de classement des brevets adopté par ce ministère, pour faciliter les recherches ?

L'honorable M. FISHER : Les numéros sont publiés à la suite les uns des autres. La publication de chaque mois contient les brevets accordés durant ce mois.

M. SPROULE : Mais à la fin de l'année ?

L'honorable M. FISHER : Nous ne faisons pas de classement dans le journal. Ce travail se fait dans les bureaux du ministère.

M. SPROULE : Il me semble que si la classification se faisait dans le bureau, la consignation aux archives serait moins coûteuse.

L'honorable M. FISHER : Le volume publié chaque année contient une table des matières, mais ce volume, cela va sans dire, n'est qu'une compilation des bulletins mensuels. A la fin de l'année, les souscripteurs seule confection de la table des matières.

M. INGRAM : Aux Etats-Unis, la publication de la table suit celle du volume relié.

L'honorable M. FISHER : Simplement la table de chaque volume. Nous faisons de même.

M. INGRAM : C'est la table des douze bulletins mensuels.

L'honorable M. FISHER : La publication de la table suit celle des douze bulletins mensuels. A la fin de l'année, les souscripteurs reçoivent la table en même temps que le dernier bulletin, mais ils doivent se charger eux-mêmes de la reliure de ce volume.

M. SPROULE : Ne serait-il pas fort aisé d'indiquer sur chaque bulletin mensuel la classe à laquelle se rattachent les différents brevets ? Une telle disposition serait, pour

le moins dire, aussi utile au public qu'au ministère même.

L'honorable M. FISHER : Il serait possible, je crois, de faire suivre la description de chaque brevet de l'indication de la classe à laquelle il se rattache ; mais la classification des brevets à la fin de l'année équivaudrait simplement à la réimpression du volume tout entier.

M. SPROULE : Vous pourriez, à la fin de l'année, insérer dans la table des matières une indication de la classe à laquelle se rattache chaque brevet.

L'honorable M. FISHER : Je verrai si cela peut se pratiquer.

Préparation de la statistique criminelle, $2,000.

L'honorable M. FISHER : L'augmentation qui s'accuse ici provient de l'augmentation apparente de la criminalité, c'est-à-dire, du plus grand nombre de cas mentionnés dans les rapports ; mais elle provient aussi, dans une certaine mesure, de l'augmentation du nombre de rapports qui nous sont adressés. Il y a augmentation dans l'étendue du territoire organisé ainsi que dans le personnel de l'organisation judiciaire. Les rapports nous sont fournis par les greffiers des différentes cours du pays, conformément à la loi. Les greffiers ont droit, pour la confection de leur rapport, y fût-il fait mention de cinquante cas ou de pas un seul, à un honoraire d'un dollar ; il leur est alloué en outre cinquante cents pour chaque cas indiqué, et deux cents pour chaque condamnation par voie sommaire. Ces honoraires sont fixés par la loi, et il ne m'appartient pas de les modifier.

M. INGRAM : Je remarque que dans certains comtés, vous avez jusqu'à quatre personnes qui vous adressent des rapports.

L'honorable M. FISHER : Cela dépend du nombre des tribunaux. Tout greffier d'une cour est tenu de faire son rapport.

M. INGRAM : Ou magistrat de police.

L'honorable M. FISHER : Je suppose. L'augmentation provient de ce que les tribunaux sont plus nombreux et que les rapports font mention d'un plus grand nombre de crimes et de délits.

M. LANCASTER : Dans quelle partie du pays le nombre des tribunaux est-il augmenté ?

L'honorable M. FISHER : Dans les parties nouvellement organisées des territoires du Nord-Ouest, du Nouvel-Ontario et de la province de Québec.

M. FOWLER : Les magistrats procèdent-ils sommairement ?

L'honorable M. FISHER : Oui ; là où il a fallu établir de nouvelles cours, ou bien où les magistrats ont plus à faire.

M. CLARKE : Je vois qu'on n'a pas complètement épuisé le crédit de l'année dernière ; et cependant, vous demandez cette année un crédit plus considérable.

L'honorable M. FISHER : Ce crédit se rapportait à l'année précédente ; mais on m'apprend que cette année, bien que nous ayons demandé le même crédit que l'année dernière, ce montant ne suffira pas, et que force nous sera de demander un crédit supplémentaire.

Annuaire Statistique, $6,000.

M. CLARE : Il y a ici une forte aumentation.

L'honorable M. FISHER : En effet ; je demande $1,000 de plus que l'an dernier.

M. JABEL ROBINSON : Je félicite le ministre de l'Agriculture d'avoir ajouté $1,000 au crédit destiné à la publication de l'Annuaire statistique, parce que, à mon sens, de toutes les publications du gouvernement, celle-ci est peut-être la plus utile ; et je me plais à espérer que le ministre verra à ce que ce volume soit adressé à tous les instituteurs et institutrices du pays. Ces personnes font le plus grand cas de l'annuaire. J'espère donc qu'il leur sera possible de se le procurer.

L'honorable M. FISHER : Je partage l'avis de mon honorable ami (M. Robinson), mais je crois qu'il est assez difficile de faire tenir un exemplaire de l'Annuaire à chacune des personnes dont il parle. Cela entraînerait une assez forte dépense imprévue au budget.

M. ROBINSON : Si je ne me trompe, ce volume coûte cinquante cents. Il me semble qu'on ne pourrait mieux faire que de l'adresser à tous les instituteurs et institutrices du pays. De cette façon, les enfants pourront profiter des renseignements qu'il contient.

M. DANIEL : A qui adresse-t-on l'Annuaire statistique ?

L'honorable M. FISHER : Il y a au ministère un liste de ceux à qui l'Annuaire est adressé chaque année. Il en est envoyé 847 exemplaires aux journaux, 335 aux biliothèques, non compris celles qui sont inscrites sur la liste dont je viens de parler ; 147 aux chambres de commerce ; 120 aux compagnies de chemins de fer électriques et à vapeur, ainsi qu'à leur bureaux ; 100 aux conseils municipaux, maires, greffiers, etc.; 190 aux banques ; 36 aux shérifs, 117 aux juges de la cour Suprême et autres ; 36 aux agents de commerce et d'immigration du gouvernement ; 75 à l'exécutif fédéral et aux secrétaires privés ; 62 aux exécutifs provinciaux, et 164 aux consuls étrangers accrédités au Canada. Tous ces exemplaires sont évidemment envoyés sur demande. Il en est encore adressé 500 exemplaires au haut-commissaire à Londres, pour être distribués ; 105 aux ambassadeurs et consuls britanniques. Pour ce

qui est de la liste dont j'ai parlé il y a un instant, et sur laquelle sont inscrites diverses institutions, il est adressé 491 exemplaires de l'Annuaire sans que demande en ait été faite ; il en est aussi adressé 61 exemplaires aux sénateurs, 44 aux compagnies de téléphone, 100 aux compagnies d'assurance, 120 aux sous-ministres, aux membres du parlement, 5 exemplaires chacun, dont un relié et quatre brochés, soit, en tout, 790 ; au cabinet du ministre de l'Agriculture, pour être distribués, 110.

Je dois dire que ces exemplaires servent à répondre aux demandes qui me sont adressées à moi-même. Je me suis toujours fait un devoir d'envoyer l'Annuaire à quiconque en fait la demande. Il est fourni 50 exemplaires de l'Annuaire à la bibliothèque du parlement ; à l'exposition du Japon, tenue l'an dernier, il en a été distribué 108 ; à différents ministres du culte, 42 ; aux chambres de commerce d'Australie, 12 ; aux personnes dont les noms ne figurent pas sur la liste permanente, 1,193. Voilà pour les personnes et les institutions qui nous ont demandé de leur faire tenir l'Annuaire. Il s'agit ici de l'édition anglaise.

M. JABEL ROBINSON : Les exemplaires distribués au Japon étaient-ils imprimés en langue japonaise ?

L'honorable M. FISHER : Non ; l'ouvrage n'est publié en aucune langue étrangère. La distribution de l'édition française s'est faite comme suit : aux sénateurs et députés, 490 exemplaires ; au conseil législatif, 18 ; à l'assemblée législative, 63 ; aux juges, 34 ; aux journaux, 70 ; aux bibliothèques, 37 ; au conseil d'agriculture de la province de Québec, 6 ; au clergé, aux pensionnats, collèges, chambres de commerce, etc., 110 ; aux avocats, notaires et autres personnes qui en ont fait la demande, 582 ; total, 1,410 exemplaires. Il a été imprimé l'année dernière 6,000 exemplaires de l'édition anglaise et 1,500 de l'édition française.

M. JABEL ROBINSON : Je voudrais que le ministre de l'Agriculture inscrivît sur la liste les noms de tous les instituteurs des écoles supérieures de la province d'Ontario. Il serait bon, ce me semble, qu'il fût adressé un exemplaire de l'Annuaire à chacun des instituteurs de toutes les écoles supérieures du Canada.

L'honorable M. FISHER : Je serais fort aise de savoir combien le pays compte de ces instituteurs et de leur adresser ce volume, si toutefois la chose était possible.

M. LANCASTER : Si cette publication devait faire autorité, j'appuierais volontiers la proposition de mon honorable ami d'Elgin-ouest (M. Robinson) ; mais je me souviens parfaitement qu'il y a une couple d'années, l'honorable leader de la gauche, discutant certain article du budget, crut devoir s'appuyer sur les données de l'Annuaire-statistique, et que le très honorable ministre du Commerce déclara de la façon la plus catégorique que les données de cette publication étaient absolument erronées. Pour nous aider à débattre ici les questions que les représentants du peuple sont appelés à élucider, il faudrait que l'Annuaire-statistique fût publié d'après un tout autre mode, avec plus de souci de l'exactitude, afin que le doyen du cabinet, lui qui est censé faire autorité en matière commerciale, et qu'on s'est habitué à considérer comme un fort habile financier, n'ait plus l'occasion de venir répéter ici que les données de cette compilation sont asolument erronées. J'engage fortement le ministre de l'Agriculture à voir à ce que l'Annuaire soit préparé avec plus de soin afin que l'on n'entende plus jamais rien de tel en cette Chambre, et que l'on puisse ajouter foi aux données contenues dans cette publication. On a parlé de distribuer un grand nombre d'exemplaires de l'Annuaire. Je m'oppose à cela parce que, me basant sur l'opinion du ministre du Commerce, je ne veux pas qu'on inonde le pays de renseignements inexacts. J'aimerais mieux qu'il ne fût pas publié d'Annuaire plutôt que d'en répandre un dont, au dire du ministre du Commerce, les données pèchent sous le rapport de l'exactitude.

M. CLARE : L'assertion du ministre du Commerce était-elle erronée, ou bien les données de l'Annuaire étaient-elles inexactes ?

L'honorable M. FISHER : Je sais que l'assertion du très honorable ministre du Commerce était bien fondée. Les données de l'Annuaire étaient erronées.

M. LANCASTER : Le ministre de l'Agriculture devrait, ce me semble, nous donner l'assurance que cela ne se répètera plus ; sans cela, je demanderais l'abolition de ce crédit. Nous n'entendons pas qu'on gaspille les deniers publics pour induire le peuple en erreur en ce qui concerne les affaires de l'Etat.

L'honorable M. FISHER : Je ferai de mon mieux pour que les données de l'Annuaire soient exactes.

M. INGRAM : L'honorable ministre parle d'une manière générale, je crois. Il s'agit ici d'une erreur qui s'était glissée dans l'Annuaire.

L'honorable M. FISHER : La donnée dont a parlé le très honorable ministre du Commerce était erronée.

M. INGRAM : A part cela, le reste du volume était assez exact ?

L'honorable M. FISHER : Je ne l'ai pas étudié dans tous ses détails. Il est arrivé d'autres fois que des inexactitudes se sont glissées dans l'Annuaire.

M. INGRAM : En somme, cette publication est-elle assez exacte ?

L'honorable M. FISHER : Si elle ne l'était pas, je ne l'autoriserais pas. On m'a signalé

des inexactitudes qui se sont glissées en diverses circonstances. La donnée à laquelle l'honorable député a fait allusion péchait sous le rapport de l'inexactitude.

M. BLAIN : Parlant de l'Annuaire-statistique, le ministre du Commerce a dit :

Je ne crois pas qu'il se trouve bien des membres de cette Chambre pour baser leurs assertions sur les données contenues dans une publication de la nature de l' " Annuaire statistique ".

Et la suite de ses observations était de nature à créer l'impression que les données de l'Annuaire étaient inexactes et peu susceptibles d'inspirer confiance aux membres de cette Chambre. Il n'est que juste que le ministre déclare ici que les données de l'Annuaire sont exactes, abstraction faite des erreurs involontaires comme il s'en glisse dans la plupart des documents publics. L'opinion qui prévaut dans tout le pays, c'est que les données de l'Annuaire-statistique sont conformes à la vérité. Aussi, n'est-ce pas sans étonnement que l'on a vu le ministre du Commerce jeter du discrédit sur cette importante publication.

M. CLANCY : Le ministre de l'Agriculture n'est pas justifiable de dire que les données contestées de l'Annuaire étaient erronées. Un différend s'était élevé entre l'honorable député du Pictou et le très honorable ministre du Commerce, et l'un et l'autre prétendaient avoir raison. Il n'est que juste que le ministre de l'Agriculture impute tout le blâme à l'un de ses principaux fonctionnaires pour donner raison à son collègue du Commerce. Que les données en question fussent exactes ou non, c'est ce que je ne suis pas en mesure de dire ; mais tant que l'honorable ministre n'aura pas soumis la question à une étude minutieuse, rien ne lui donnera le droit d'affirmer que ces données étaient erronées.

L'honorable M. FISHER : L'honorable député parle d'un débat où chacun des deux orateurs prétendait avoir raison. Il m'a semblé que le ministre du Commerce avait raison.

M. CLANCY : Et c'est cela qui vous a porté à donner tort au statisticien ?

L'honorable M. FISHER : Je le pense.

M. CLANCY : Nous devons donc comprendre que le ministre de l'Agriculture, après avoir prêté l'oreille au débat et, naturellement, sans avoir de prévention du côté du ministre du Commerce, en est venu à la conclusion, n'ayant pas lui-même étudié la question, qu'un de ses principaux fonctionnaires était entièrement dans l'erreur. Cette explication apprendra au pays que le ministre de l'Agriculture ne connait absolument rien de l'affaire.

M. SPROULE : Lorsqu'on ouvre un Livre Bleu, c'est toujours dans l'espoir d'y trouver des renseignements exacts. C'est chose humiliante pour un ministre d'avouer qu'un document quelconque publié par ses soins n'est pas digne de foi. Si les renseignements ne sont pas exacts, cette dépense est simplement inutile. Le ministre devrait contrôler l'exactitude de ces sortes de documents avant d'en autoriser la publication.

L'honorable M. FISHER : C'est ce que je m'efforcerai de faire.

M. CLARE : Les statistiques publiées dans l'Annuaire portent-elles jusqu'au 30 juin ?

L'honorable M. FISHER : Ces données sont tirées des rapports annuels des différents ministères et portent jusqu'à des dates diverses. Ainsi, les données relatives à la douane portent jusqu'au 30 juin, tandis que celles qui concernent l'agriculture ne portent que jusqu'au 1er novembre.

M. CLARE : De sorte que les renseignements qu'on nous donne datent de près s'une année ?

L'honorable M. FISHER : Oui.

M. CLARE : Le ministre des Douanes publiant des rapports mensuels, il s'ensuit que les renseignements contenus dans l'Annuaire n'ont guère d'utilité ?

M. LANCASTER : A quoi servira cette augmentation de $1,000 ?

L'honorable M. FISHER : L'année dernière, on m'a demandé ici même de publier un plus grand nombre d'exemplaires de l'Annuaire ; c'est cela qui a déterminé l'augmentation du crédit.

M. INGRAM : Les données de l'Annuaire-statistique ne pourraient-elles pas toutes porter jusqu'à même date ?

L'honorable M. FISHER : Pour ce qui est du ministère de l'Agriculture, par exemple, les données concernant l'exportation des bestiaux portent jusqu'à la clôture de la navigation, et ces données sont insérées dans l'Annuaire. Mais celles qui se rattachent aux relevés du commerce et de la navigation portent jusqu'à l'expiration de l'exercice financier.

M. BLAIN : Le tarif douanier du Canada figure-t-il dans l'Annuaire ?

L'honorable M. FISHER : Non, l'Annuaire n'est pas censé publier de tels documents ; c'est une compilation de tableaux puisés dans les différents rapports, et je ne crois pas que, règle générale, il soit à propos d'y faire toujours figurer les mêmes choses.

M. BLAIN : On y trouve un assez grand nombre de répétitions comme, par exemple, les relevés annuels.

L'honorable M. FISHER : Ils sont là pour que l'on puisse établir des comparaisons.

M. BLAIN : Il me semble que l'on pourrait fort bien y insérer les tarifs douaniers

du Canada et des Etats-Unis. Ce sont des documents que les gens d'affaires ont besoin de consulter presque chaque jour, et je crois qu'il serait fort à propos de les insérer tous deux dans l'Annuaire.

L'honorable M. FISHER : Je discuterai ce cas avec le statisticien.

M. CLANCY : Ne serait-il pas possible de faire correspondre l'Annuaire-statistique avec l'année financière ? Les tableaux qu'il contient sont fort susceptibles d'induire en erreur par le fait même qu'ils ne correspondent pas aux autres relevés qui portent jusqu'à la fin de l'année financière.

L'honorable M. FISHER : L'observation de mon honorable ami est fort sensée, et je vais voir s'il ne serait pas possible de s'y conformer. Il est bien certain qu'il est parfois résulté une certaine confusion du défaut de concordance entre les données des Livres Bleues et celles de l'Annuaire-statistique.

M. INGRAM : Le ministre a dit, ce me semble, que les rapports du ministère de l'Agriculture concernant l'exportation des bestiaux vont jusqu'à la date du 1er novembre de chaque année. Dans ce cas, quiconque les compare aux tableaux de l'Annuaire se trouve singulièrement embarrassé, attendu que ces tableaux portent jusqu'au 30 juin.

M. DANIEL : J'aimerais savoir si le gouvernement a à sa disposition quelque moyen de recueillir la statistique du mouvement de la population du pays—le relevé des naissances, des mariages et des décès. Bien que, en vertu de l'Acte de l'Amérique septentrionale anglaise, le pouvoir fédéral soit chargé de recueillir les renseignements sur le mouvement de la population et autres, certaines provinces tentent néanmoins de les recueillir ; mais n'étant pas légalement autorisées à le faire, elles se trouvent dans l'impossibilité de punir les gens qui refusent de leur fournir les renseignements nécessaires à cette fin. Je parle en connaissance de cause, car dans ma propre province on a tenté tout récemment de contraindre les médecins à rendre compte des naissances à l'occasion desquelles leurs services sont requis. A mon sens, le seul moyen d'obtenir des renseignements dignes de foi consisterait à instituer un mode quelconque de recueillement de la statistique sous les soins du ministère de l'Agriculture. J'aimerais connaître l'opinion du ministre sur ce point et savoir ce que le gouvernement entend faire sous ce rapport. Il importe au plus haut degré, à mon avis, que l'on recueille la statistique de l'état civil aussi bien que toutes les autres. Ce soin appartient exclusivement au gouvernement fédéral et non aux autorités provinciales. Bien que certaines provinces prennent sur elles de recueillir des données statistiques, on ne saurait se prévaloir de renseignements ainsi obtenus, parce que les provinces n'ont pas le pouvoir de mettre en vigueur les lois qu'elles pourraient établir à ce sujet.

M. SPROULE : Elles mettent en vigueur une loi connue sous le nom de " Acte d'enregistrement ", qui pourvoit à l'enregistrement ou inscription des naissances, mariages et décès, et punit ceux qui négligent de s'y conformer.

M. DANIEL : Il a été établi une loi semblable dans ma province, mais lorsque les personnes chargées de la faire respecter ont tenté de percevoir l'amende prévue, elles se sont vues déboutées de leur action par les tribunaux.

L'honorable M. FISHER : Ce que l'honorable député vient de nous apprendre ne laisse pas de me causer quelque surprise. Je pensais que les autorités provinciales avaient mission de recueillir la statistique de l'état civil. Je sais que certaines provinces se chargent de ce travail. A la page 642 (v.a.) se trouve le relevé des naissances, mariages et décès; on remarquera que s'il y a absence de données pour certaines provinces, c'est que ces dernières n'ont pas recueilli de statistique. Cela ne prouve pas nécessairement que les législatures des provinces n'ont pas le pouvoir d'établir des lois concernant ce sujet. Il est bien certain que le recueillement de la statistique fait partie des attributions du parlement fédéral, et que le ministère de l'Agriculture est revêtu de pleins pouvoirs à cette fin. Il entrerait parfaitement dans mes attributions de ministre de l'Agriculture de prendre des mesures dans le but de recueillir ces sortes de données statistiques. L'intérêt public exigerait, ce me semble, que le département de la statistique de mon ministère eût un champ d'action beaucoup plus étendu. Cette question a déjà fixé mon attention. Le dénombrement décennal de la population nous permet bien de recueillir les renseignements les plus complets en la matière, mais dans l'intervalle compris entre chaque recensement, il semble que nous ne recueillons directement que fort peu de données de cette nature.

M. SPROULE : Il existe dans la province d'Ontario des bureaux d'enregistrement où l'on est tenu d'inscrire les mariages, décès et naissances. C'est le plus qu'on peut faire. C'est au gouvernement fédéral qu'il appartient de recueillir les statistiques.

M. LEMIEUX : Il a été établi dans la province de Québec une loi semblable par rapport à l'enregistrement; de plus, le Conseil d'hygiène, sous la direction du Dr Lachapelle, est chargé de recueillir la statistique de l'état civil. On recueille ainsi des données fort précieuses.

M. SPROULE : La même chose existe dans Ontario.

M. DANIEL : Le gouvernement fédéral avait commencé, il y a un certain nombre d'années, à recueillir la statistique mortu-

aire. Je crois que c'est M. Taché, alors sous-ministre, qui fut le premier à entreprendre d'obtenir ces données-là des autorités municipales de tout le Dominion; mais du jour où une ou deux provinces se mirent à ce travail, le gouvernement fédéral cessa de s'en occuper. Quoi qu'il en soit, le recueillement de la statistique ne fait pas partie des attributions des législatures des provinces; ce pouvoir est conféré au gouvernement fédéral, et quelque loi que les provinces puissent établir pour assurer le recueillement de la statistique, il est impossible d'en obtenir la mise en vigueur. Le cas a été décidé il y a quelques mois à l'occasion d'un procès intenté à certains médecins de Saint-Jean qui n'avaient pas rendu compte de naisssances pour lesquelles on les avait appelés. Il devrait être établi dans ce pays quelque mode sérieux de recueillement de la statistique de l'état civil. La difficulté qui s'est produite au Nouveau-Brunswick provenait de ce que le gouvernement entendait obtenir des données statistiques sans bourse délier. Il avait fait voter une loi imposant une amende aux médecins qui négligeraient de rendre compte des naissances à l'occasion desquelles ils étaient appelés. Il s'en est suivi que le gouvernement n'a pas obtenu de renseignements et qu'il en fut pour sa peine lorsqu'il chercha à mettre sa loi en vigueur.

Statistique générale, $3,200.

L'honorable M. FISHER : Ce crédit est destiné à solder les appointements du personnel placé sous la direction du statisticien; il est virtuellement destiné à une partie du personnel employé à la confection de l'Annuaire statistique. Le crédit destiné à cette publication est payé à l'Imprimerie nationale, et celui-ci servira à solder les appointements des compositeurs employés à la confection de l'Annuaire. Le personnel se compose en partie d'employés réguliers du service civil ; le reste se recrute en dehors, et on le paie à même le présent crédit, qui se répartit comme suit : R. E. Watts, $900 ; J. R. Monroe, $800 ; C. Ross, $700 ; J. C. H. Pelletier, $550, ce qui fait un total de $2,950. Quant au reliquat de $250, on le dépensera peut-être ; cela dépendra du travail supplémentaire qu'il faudra faire.

M. BLAIN : Ces employés puisent-ils leurs renseignements en dehors des Livres Bleus ?

L'honorable M. FISHER : Non. Il arrive parfois qu'ils s'adressent au statisticien pour se renseigner sur quelque sujet particulier. Dans ce cas, le statisticien prépare le renseignement demandé, et ces employés l'aident dans ce travail.

M. DANIEL : L'an dernier, il a été dépensé pour l'Annuaire statistique $4,555, et $2,453 pour la statistique générale, soit, en tout, $6,895. Cette année, on demande $9,200, ce qui accuse une augmentation de trente pour cent.

L'honorable M. FISHER : L'Imprimerie nationale touche le plein montant de ce crédit pour payer la préparation de l'Annuaire. Un tirage plus considérable entraîne un surcroît de dépense ; or je demande un crédit plus élevé, afin qu'il soit imprimé un plus grand nombre d'exemplaires de l'Annuaire statistique. Quant à ce crédit destiné à la statistique générale, il a toujours été inscrit au budget depuis que je suis ministre. Il arrive parfois qu'on ne le dépense pas entièrement ; d'autre fois on l'épuise tout à fait. Il sert à solder les appointements de personnes employées d'une manière pour ainsi dire permanente, et que nous avons toujours eues à notre service depuis que je dirige le ministère.

M. CLARE : Le présent crédit excède de beaucoup celui de l'an dernier.

L'honorable M. FISHER : M. Watson, qui fut employé à la compilation des tableaux du recensement, a repris sa place parmi ce personnel.

M. CLARE : Comment le ministre a-t-il pu, pendant qu'on travaillait au recensement, se dispenser des services de cet employé en tant que membre du personnel de la statistique? Je présume qu'on aura encore besoin de lui au prochain recensement.

L'honorable M. FISHER : Il faisait déjà partie de ce personnel lors du recensement précédent.

M. INGRAM : Il est depuis de nombreuses années attaché avec M. Johnson au département de la statistique.

L'honorable M. FISHER : Oui, depuis 1881.

Subventions aux sociétés d'agriculture, $7,000.

M. HACKETT : Que fait-on de ce crédit?

L'honorable M. FISHER : Il est entièrement destiné aux territoires du Nord-Ouest. En cette partie-là du pays, le gouvernement fédéral se substitue, dans une large mesure, au gouvernement provincial. Cet article est inscrit au budget depuis douze ou quinze ans. Le montant est partagé entre les sociétés d'agriculture des territoires du Nord-Ouest au prorata du nombre de leurs membres. Chaque société nous fait tenir une liste de ses membres, et c'est là-dessus que nous nous basons pour faire le partage des $7,000.

M. CLARE : Combien existait-il de sociétés l'année dernière?

L'honorable M. FISHER : Seize.

M. CLARE : Il en existait vingt l'année précédente.

M. HACKETT : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire quelles sont ces sociétés ?

L'honorable M. FISHER : Ce sont celles de Fairmede, de Lorne, de Lethbridge, de Lacombe, de Maple-Creek, de Moose-Mountain, de Medecine-Hat, de Moosomin, de Regina, de Rosthern et Hague, de Sterling,

d'Edmonton-sud, de l'Assiniboïa-centre, de l'Inter-Western Pacific, ainsi que la Société d'exposition industrielle d'Edmonton.

M. CLARE : Comment se fait-il qu'il n'a été rien payé à la Société du district de Macleod l'année dernière, quand il lui avait été payé $203 l'année précédente? Cette société n'existe-t-elle plus?

L'honorable M. FISHER : Elle a dû se désorganiser ou se joindre à quelque autre société. Toute société qui envoie son rapport reçoit sa part du crédit ; celles qui ne se conforment pas à cette règle ne reçoivent absolument rien.

M. BLAIN : Pourquoi le montant reste-t-il le même d'année en année? Le ministre est-il en mesure de nous dire quel était, il y a une dizaine d'années, le nombre de membres de ces sociétés, et ce qu'il était l'an dernier?

L'honorable M. FISHER : Le montant est fixé à $7,000, et on le partage entre les sociétés. Plus la société est nombreuse, moins il est payé par membre. Je n'ai pas par devers moi de renseignements me permettant d'établir une comparaison entre le nombre de membres que ces sociétés comptaient l'année dernière et celui des années précédentes. Je dois dire qu'à venir jusqu'à il y a deux ou trois ans, ces sociétés adressaient leurs rapports au ministère, mais depuis, elles les adressent au département de l'agriculture du Nord-Ouest qui nous les fait tenir et s'occupe de l'organisation de ces sociétés conformément à une ordonnance du gouvernement territorial.

M. BLAIN : Les sociétés paraissent avoir été moins nombreuses l'année dernière que la précédente. Le ministre peut-il expliquer cela?

L'honorable M. FISHER : Le gouvernement territorial a déconseillé la formation de sociétés agricoles régionales et s'est efforcé d'amener la fusion de celles qui existent déjà afin qu'il y ait un moindre nombre d'institutions rivales.

M. INGRAM : Il serait intéressant de connaître le nombre de membres de ces seize associations de l'an dernier et des vingt associations de l'année précédente.

L'honorable M. FISHER : Je n'ai pas les chiffres dans le moment.

M. INGRAM : Je suppose qu'ils sont au département ? L'honorable ministre voudrait-il noter cela et donner des détails à la prochaine occasion ?

M. ARMSTRONG : Est-ce qu'on accorde de l'aide aux différentes sociétés d'agriculture des provinces ?

L'honorable M. FISHER : Non.

Stations agronomiques, $100,000.

L'honorable M. FISHER : Je ne demanderai pas au comité de s'occuper de ce crédit ce soir. Le rapport de la Ferme centrale n'a pas été déposé. Il est chez les imprimeurs depuis des mois, et l'on nous dit qu'il sera prêt dans quelques jours. Tant qu'il ne sera pas sur le bureau, je ne demanderai pas que l'on s'occupe de ce crédit. Cependant, le comité sera peut-être disposé à étudier l'item suivant :

Impressions et distribution de rapports et de bulletins agronomiques, 7,000.

C'est un item qui se greffe sur le crédit relatif aux fermes modèles des stations agronomiques. Si la députation y consent, il sera adopté, mais avec l'entente que toute question à laquelle il pourrait donner lieu sera discutée, si c'est nécessaire, quand il s'agira du crédit relatif à ces fermes.

M. INGRAM: Voilà un item très important et qui va donner lieu à beaucoup de discussion par suite de certaines choses qui sont survenues l'année dernière.

L'honorable M. FISHER : Si l'honorable député ne veut pas qu'il soit adopté, je n'insisterai pas davantage. Cependant, je pensais que nous pourrions l'adopter et nous en débarrasser, avec l'entente qu'il pourrait être discuté lorsqu'il s'agirait du crédit relatif aux stations agronomiques si quelque député entendait soulever alors certaines questions concernant les bulletins.

M. INGRAM : Je voulais seulement faire remarquer au ministre que certains députés désireux de parler de cet item ne sont pas ici ce soir.

L'honorable M. FISHER : Eh bien ! si l'honorable député le préfère, nous nous abstiendrons de l'adopter.

Compilation de données historiques concernant les familles acadiennes du Canada, $14,000.

M. CLARE : L'honorable ministre voudrait-il nous dire pourquoi ce travail n'est pas fait conjointement avec celui des archives ?

L'honorable M. FISHER : Il en diffère entièrement. Il y a plusieurs années que nous votons ce crédit spécial, comme nous en avons déjà voté un, il y a quelques années, pour faire faire une compilation de ce genre relativement aux noms de Canadiens-français de la province de Québec.

Ce crédit est, pour ainsi dire, de même nature que celui qui a trait aux archives ; mais dans le présent cas, le travail est fait d'une façon particulière par un agent nommé spécialement pour cette fin, et ce n'est pas un travail de nature permanente, car alors, il devrait être compris dans la compilation des archives ; mais il n'est que temporaire et ne durera probablement plus qu'une couple d'années.

M. CLARE : Cependant, il est assez permanent pour avoir déjà duré quelques années ?

L'honorable M. FISHER : Trois ou quatre ans.

M. DANIEL : Quel est l'objet de ce travail ?

L'honorable M. FISHER : Nous l'avons entrepris à la demande des Acadiens. Ils nous ont prié de conserver la généalogie de leurs familles comme source de références, je crois qu'ils ont basé leur requête sur le fait qu'il s'était accompli un travail de cette nature, il y a plusieurs années, en faveur des familles canadiennes-françaises de la province de Québec. Il s'est agi de cette question, il y a environ quatre ans, lorsque les députés de l'Acadie, sans distinction de parti, ont présenté une requête à moi, et par moi au gouvernement, pour l'exécution de ce travail. Il a été fait droit à cette demande et M. Gaudet nous fut recommandé par eux pour faire cette compilation. Il y a déjà quelque temps qu'il est à l'œuvre et j'apprends que le premier volume de ses recherches est prêt à être imprimé.

M. DANIEL : Existe-t-il quelque rapport contenant des données déjà reccueillies ?

L'honorable M. FISHER : Son travail consiste dans la compilation des volumes et il n'y a eu aucun rapport intérimaire jusqu'à présent.

M. HACKETT : Le ministre m'a paru dire que M. Gaudet poursuivrait ce travail.

L'honorable M. FISHER : Oui.

M. HACKETT : Où en est-il rendu ?

L'honorable M. FISHER : J'apprends qu'il est prêt à envoyer à l'imprimerie le premier volume de ses recherches. Il y aura probablement trois volumes, mais l'ouvrage fait jusqu'à présent se rapporte en grande partie aux trois volumes ; de sorte que la préparation des deux autres demandera relativement moins de temps que celle du premier.

M. HACKETT : Il y a près de vingt-cinq ans que je connais M. Gaudet, je le connais très bien et je puis dire que personne ne pouvait faire mieux que lui ce travail.

L'honorable M. FISHER : On l'a recommandé à ce titre.

M. HACKETT : La déportation des Acadiens de la Nouvelle-Ecosse, au dix-huitième siècle, forme un des chapitres les plus intéressants de l'histoire du Canada. On les a disseminés sur tous les points du continent américain depuis la Louisiane jusqu'au Cap-Breton et dans l'Ile du Prince-Edouard, et bien qu'on les ait chassés de leurs foyers ils ont prouvé, dans toutes les parties de l'Amérique du Nord où ils se sont établis, qu'ils pouvaient réussir. Il est intéressant de lire que ces gens, transportés de la Nouvelle-Ecosse à la Louisiane, n'ont pas oublié leur langue maternelle, celle de la vieille France. Je trouve dans le "Citizen" d'aujourd'hui un article intitulé.

LA LANGUE FRANÇAISE EN LOUISIANE.

Du "Post" de Washington.

M. Broussard, député de la Louisiane au Congrès, n'avait jamais parlé un mot d'anglais avant d'entrer à l'université de Georgetown. Il avait alors 15 ans. Et aujourd'hui encore il parle probablement sa langue maternelle—le français—avec la plus grande facilité.

Il est curieux de voir, dit M. Broussard, comme la langue française est restée la langue dominante dans mon pays d'origine. Apportée là par les Acadiens de la Nouvelle-Ecosse, au dix-septième siècle, elle y domine aujourd'hui et je crois qu'elle y dominera toujours. Chose étrange, il y a, dans mon district, nombre de gens qui portent des noms évidemment anglais, comme les Jones et les Hayes, et ne peuvent ni lire, ni parler, ni écrire un seul mot d'anglais. Plus étrange encore est le parler de la population de race noire. Leur langage français nègre serait inintelligible à Paris, et cependant, c'est le langage le plus doux, le plus harmonieux et le plus musical que j'aie jamais entendu parler par des lèvres humaines. Il est tout à fait étranger à la grammaire, mais il est l'essence même de l'euphonie et de la mélodie.

Les Acadiens furent déportés de la Nouvelle-Ecosse au dix-huitième siècle, et s'établirent dans les diverses parties de l'Amérique du Nord. Le gouvernement canadien fait une grande œuvre en travaillant à établir aussi exactement que possible combien de familles acadiennes furent déportées tout d'abord de Grand Pré, en Nouvelle-Ecosse, et combien on compte aujourd'hui de leurs rejetons dans ce pays. Je suis sûr que pas un membre de cette Chambre ne s'opposera au vote de ce crédit que l'on vient demander pour faire faire cette compilation.

Stations de fumigation, $4,000.

M. DANIEL : Où ces stations sont-elles situées ?

L'honorable M. FISHER : Il y en a une à Vancouver, Colombie Anglaise ; une à Winnipeg, Manitoba ; deux dans la province d'Ontario, à Windsor et à Niagara-Falls ; une à Saint-Jean, province de Québec, et une à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. Cette dernière sert virtuellement pour les provinces maritimes. Ces stations sont nécessaires pour protéger les pépinières de ce pays contre les ravages grandissants du kermès San José, insecte qui fait un tort immense aux arbres, dans les Etats-Unis, et que nous voulons empêcher de pénétrer dans notre pays. Il y a cinq ou six ans, nous avons adopté une loi prohibant absolument l'importation de ces articles. Elle fut modifiée l'année suivante par l'établissement de ces quelques stations où les jeunes plants peuvent être apportés et fumigés, après quoi la distribution en est permise. On a fait cette modification dans l'intérêt du commerce et des Canadiens qui désiraient acheter des plants aux Etats-Unis. On considère la fumigation comme un insecticide parfait par rapport au kermès. Ainsi, ces arbres, après avoir été fumigés, sont absolument exempts des ra-

vages de cet insecte, même s'ils ont déjà été attaqués.

M. COCHRANE : L'honorable ministre peut-il nous dire combien d'arbres on a importés en les faisant passer par ces stations-là ?

L'honorable M. FISHER : En jetant un coup d'œil sur le rapport des douanes, je pourrais dire combien de paquets on a importés ,mais je ne saurais dire combien d'arbres il y avait.

M. LANCASTER : Je voudrais être renseigné jusqu'à un certain point au sujet du procédé relatif à la fumigation des arbres. L'honorable ministre daignerait peut-être nous dire en quel temps de l'année cette fumigation se fait. Je vois, page D-28 du rapport de l'auditeur général, que M. O. N. Garner a été employé durant deux mois, jusqu'au 7 décembre 1902, et durant deux autres mois jusqu'au 15 mai 1903. Cela signifie-t-il qu'il n'y a eu d'inspection et de fumigation que du 7 octobre au 7 décembre et du 15 mars au 15 mai ? Que ferait-on des arbres expédiés en tout autre temps de l'année ?

L'honorable M. FISHER : On ne pourrait les soumettre à la fumigation, car elle ne peut se faire que lorsque le plant est encore au repos. Si on la faisait lorsqu'il a commencé à pousser, il en mourrait. C'est entre ces dates-là qu'il est bon de soumettre le plant à la fumigation.

M. LANCASTER : Afin de le sauver ?

L'honorable M. FISHER : Oui.

M. LANCASTER : Quel est l'objet de la fumigation ? Qu'arriverait-il si on importait, en tout autre temps de l'année, des arbres qui eussent besoin d'être fumigés ?

L'honorable M. FISHER : On ne peut les importer que pendant ces saisons-là.

M. LANCASTER : En vertu de quels règlements ?

L'honorable M. FISHER : Par décret rendu conformément à la loi qui autorise le conseil des ministres à fixer des dates pour la fumigation de ces plants.

M. LANCASTER : L'honorable ministre prétend-il qu'à Niagara-Falls il ne s'importe de plants que pendant ces quatre mois ?

L'honorable M. FISHER : Oui.

M. LANCASTER : L'honorable ministre s'apercevra peut-être qu'on en importe dans d'autres temps.

L'honorable M. FISHER : Que l'honorable député soit tranquille, les douaniers verront à ce que cela ne se fasse pas ; chacun d'eux a reçu ordre ne de laisser entrer de ces plants-là qu'aux dates mentionnées plus haut.

M. LANCASTER : J'habite le district de Niagara et mes renseignements ne sont pas ceux de l'honorable ministre. Celui-ci devra s'assurer que ces ordres s'exécutent ponctuellement.

L'honorable M. FISHER : Je serai fort aise que l'honorable député me communique tout renseignement nous mettant à même de découvrir une infraction quelconque à la loi.

M. LANCASTER : On importe de ces plants en d'autres temps que pendant ces quatre mois-là.

L'honorable M. FISHER : Je ne l'ai jamais entendu dire.

M. LANCASTER : Je l'ai entendu dire, moi.

M. BLAIN : A l'égard de quels pays cette restriction existe-t-elle ?

L'honorable M. FISHER : A l'égard des Etats-Unis et du Japon. Je crois qu'elle existe aussi à l'égard des îles Hawaï et de quelques autres pays méridionaux, mais je n'en suis pas certain. Les pays que nous redoutons, sous ce rapport, ce sont les Etats-Unis et le Japon.

M. BLAIN : A l'heure qu'il est, la contagion augmente-t-elle ou si elle diminue ?

L'honorable M. FISHER : Je crois qu'elle diminue. Avant l'adoption de la loi prohibant l'importation sous une autre forme que celle-ci, le pays souffrait des ravages du kermès, mais pas beaucoup ; les autorités provinciales avaient entrepris de faire disparaître cet insecte. Je crois que la province d'Ontario est la seule où il soit reconnu qu'il existe. Les autorités de cette province ont cherché à le faire disparaître et elles ont adopté des règlements dans ce but. Nous nous sommes abstenus de toute intervention par rapport au commerce intérieur entre les provinces. Nous sommes incapables de l'empêcher, mais nous pouvons, au moyen de la douane, prévenir l'importation de plants affectés par le kermès ; c'est ce que nous avons tâché de faire, et je crois que nous y avons réussi. On n'a jamais même insinué que, depuis l'adoption de cette loi, il se fût importé au Canada aucuns plants attaqués par le kermès.

M. BLAIN : L'honorable ministre voudrait-il nous dire si le commerce d'importation des arbres entre les Etats-Unis et le Canada augmente ?

L'honorable M. FISHER : Je ne puis donner de détails à cet égard parce que je n'ai pas les chiffres concernant ce commerce. Je crois qu'il a augmenté avec le temps parce que depuis une couple d'années nos gens se sont plus occupés de planter de vergers, qu'ils ne s'en occupaient il y a cinq ou six ans lorsque cette loi fut adoptée. Bien que l'importation de ces arbres ait été sérieuse-

ment entravée par suite de la loi, je crois que nos gens comprennent mieux leurs avantages et importent de ces arbres en plus grande quantité que jamais. Cependant, les pépinières canadiennes font échec à cette importation, parce qu'elles sont aujourd'hui plus nombreuses que jamais.

M. LANCASTER : Je ne sais pas précisément ce que veut dire l'honorable ministre en déclarant qu'on n'a pas apporté de kermès des Etats-Unis dans le district de Niagara, par exemple, car nous sommes informés et nous croyons que ce qui y a été apporté venait des Etats-Unis.

L'honorable M. FISHER : J'ai dit : "depuis que cet acte est en vigueur".

M. LANCASTER : Vous aurez peine à convaincre une seule personne du district du Niagara que le kermès est engendré dans ce district-là. On a toujours pensé qu'il était apporté des Etats-Unis.

L'honorable M. FISHER : C'est-à-dire le kermès qui existait avant la mise en vigueur de l'acte, mais je n'ai jamais entendu dire que depuis lors il en ait pénétré dans le pays.

M. LANCASTER : Quelqu'un a-t-il laissé entendre au ministre d'où vient le kernies depuis la mise en vigueur de l'acte ?

L'honorable M. FISHER . Il y était avant l'adoption de l'acte.

M. LANCASTER : Il y était apporté avant la mise en vigueur de l'acte et il y est resté ?

L'honorable M. FISHER : Oui.

M. INGRAM : Le département fait-il autre chose que de soumettre les jeunes plantes à la fumigation ?

L'honorable M. FISHER : Rien, si ce n'est que l'entomologiste de la Ferme centrale poursuit l'étude de ce cas et renseigne les cultivateurs, comme il le fait par rapport à tous autres sujets du domaine de l'entomologie. Il assiste à des assemblées d'horticulteurs et de pomologistes pour y donner des renseignements au sujet du kermès et autres fléaux et maladies.

M. INGRAM : Je sais que dans la province d'Ontario la législature s'est occupée de détruire les arbres atteints.

L'honorable M. FISHER : Oui.

M. INGRAM : Et le gouvernement fédéral n'intervient pas ?

L'honorable M. FISHER : Non.

M. INGRAM : Suffit-t-il de six stations de fumigation ?

L'honorable M. FISHER : On ne m'a pas demandé d'en établir d'autres dans la province d'Ontario, mais j'ai reçu d'ailleurs, à cette même fin, plusieurs requêtes, dont une de Victoria, une autre de l'île de Vancouver et une autre de Yarmouth, N.-E.

M. ARMSTRONG : L'honorable ministre voudrait-il nous donner une idée de la somme que nous payons à l'étranger pour les arbres qu'il nous envoie ?

L'honorable M. FISHER : L'honorable député pourra trouver dans les relevés du Commerce et la Navigation tous les renseignements qu'il demande.

M. LANCASTER : Je n'ai rien à redire quant aux apointements du préposé de Niagara-Falls, parce que même s'il n'avait rien à faire il se préparait toujours à la tâche qu'il doit remplir durant les mois pour lesquels il est payé. Je tiens cependant à savoir comment se fait la fumigation à Niagara Falls. Ce préposé, M. Gardner, s'est tenu prêt à faire l'ouvrage qu'il y aurait à faire et je ne veux pas qu'on lui retranche son salaire, mais je tiens à savoir combien d'arbres on a jugé à propos de soumettre à la fumigation l'année dernière.

L'honorable M. FISHER : Le rapport de M. Fletcher contient les renseignements demandés à cet égard et je le communiquerai plus tard à l'honorable député.

M. ROBINSON : N'est-il pas vrai que le kermès de San José tend à se faire rare ?

L'honorable M. FISHER : Je crois que nos efforts pour le faire disparaître ont été heureux.

M. ROBINSON : Je crois aussi que nous importons moins de jeunes plants aujourd'hui.

M. BLAIN : A quel procédé a-t-on recours pour la fumigation des plants poussés au Canada ?

L'honorable M. FISHER : Les autorités d'Ontario ont soin qu'il ne s'expédie de cette province aucun plant qui n'ait été d'abord soumis à la fumigation.

Subvention spéciale pour contribuer aux frais d'une exposition nationale à Winnipeg pendant l'année 1904, $50,000.

L'honorable M. FISHER : Nous faisons comme l'année dernière lorsque nous avons voté un crédit à l'exposition industrielle de Toronto afin d'en faire une exposition fédérale. On nous a demandé de faire la même chose à l'égard de Winnipeg cette année, et vu les représentations qu'on nous a faites à ce sujet, nous avons trouvé juste d'accorder à Winnipeg la même somme qu'à Toronto. L'Exposition de Winnipeg est celle du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest ; c'est une entreprise très considérable, fort bien dirigée depuis des années et représentant cette partie du Dominion qui s'étend du lac Supérieur aux Montagnes Rocheuses. Il nous a semblé qu'à l'exposition de cette année il nous fallait faire un effort extraordinaire, non seulement pour étaler aux yeux des nouveaux habitants du Nord-Ouest et du Manitoba les ressources du pays et notre système d'agriculture, mais aussi

pour faire comprendre aux nombreux visiteurs des Etats-Unis la fertilité du sol, dans l'espérance de continuer à voir arriver chez nous les immigrants du pays situé au sud du nôtre.

M. ROBINSON : Quand l'exposition de Winnipeg doit-elle avoir lieu?

L'honorable M. FISHER : Dans la dernière partie du mois de juillet.

M. ROBINSON : La Chambre sera-t-elle prorogée à temps pour nous permettre d'y aller ?

L'honorable M. FISHER : J'espère que les honorables députés de la gauche nous permettront d'atteindre la clôture avant cette date.

M. INGRAM : Qui a demandé ce crédit?

L'honorable M. FISHER : : D'abord, les organisateurs de l'exposition de Winnipeg. Je crois qu'ils avaient l'appui unanime de l'opinion publique de cette partie du Canada, c'est ce qui ressort de la plupart des avis communiqués au ministère de l'Intérieur. La question s'est présentée au conseil des ministres, et il s'en est occupé. Je puis dire en toute confiance que l'Exposition de Winnipeg a l'approbation et l'appui unanime de l'opinion publique dans cette région.

M. INGRAM : Le ministre l'Intérieur aurait peut-être quelque explication à donner ?

L'honorable M. SIFTON : Deux raisons m'ont surtout porté à démontrer à mes collègues qu'il serait bon d'accorder ce crédit à l'exposition qui doit avoir lieu, cette année, à Winnipeg. Ces années passées, on nous a demanlé de venir en aide à l'exposition, mais il a été décidé de ne pas créer de précédent, afin de ne pas donner lieu à des demandes de subventions de ce genre dans d'autres parties du Canada. Toutefois, l'année dernière, on a établi un précédent en subventionnant l'exposition de Toronto, qui fut appelée exposition nationale, parce que cette subvention du gouvernement en avait beaucoup étendu la signification. On nous a représenté que l'exposition qui doit avoir lieu à Winnipeg cette année aura particulièrement pour objet de mettre l'est et l'ouest du Canada en contact plus intime. Abstraction faite des sujets de controverse qu'il y a entre les députés ministériels et ceux de l'opposition, toute la députation admettra que les fabricants de l'est ont compté sur l'ouest comme sur un marché où la vente de leurs produits devait augmenter. Par conséquent, lorsque M. Henderson, secrétaire-trésorier de la commission de l'Exposition de Winnipeg m'a présenté cette requête, je lui ai parlé de ce point et lui ai dit que je serais en faveur d'une subvention, à deux conditions : Que l'on fît une exposition toute particulière des produits manufacturés de l'est et que l'on présentât tout particulièrement les visiteurs des principaux centres agricoles des Etats-Unis. M. Henbach émit l'opinion que le conseil des directeurs de l'Exposition accepterait volontiers les conditions demandées par le gouvernement.

Les négociations furent entamées avec le secrétaire de l'association des manufacturiers ; des pourparlers s'échangèrent entre les représentants du conseil de l'exposition, ceux de l'association des manufacturiers le ministre de l'Agriculture et moi-même ; le résultat de ces pourparlers c'est que l'association des manufacturiers épousa chaudement le projet tendant à faire une exposition spéciale des produits des fabriques de l'est. Un édifice spécial est consacré à cette exposition et on a élaboré certains règlements dont il est inutile de donner ici les détails. Un trait caractéristique de cette exposition c'est l'étalage des industries canadiennes, sous la direction des fabricants eux-mêmes, le gouvernement désirant et espèrant qu'il sera ainsi imprimé une plus vive impulsion à l'utilisation des produits de l'industrie canadienne dans l'ouest du Canada, une fois que ces populations auront constaté l'excellence de ces articles. Un autre trait caractéristique de cette exposition sur lequel je désire appeler l'attention de la Chambre—se rattache à notre système d'immigration. L'œuvre de l'immigration à laquelle nous nous sommes consacrés à grands frais dans les états de l'ouest a été couronnée d'un plein succès, et les résultats obtenus jusqu'ici sont dûs entièrement à la perfection de notre organisation ainsi qu'aux efforts et au travail de nos infatigables agents d'immigration. Aux yeux de ceux qui sont étrangers à cette question, ce mouvement peut sans doute paraître spontané ; mais ceux qui se consacrent à cette œuvre savent parfaitement que cette prétention est contraire à la vérité des faits. Le succès du mouvement d'immigration des états de l'ouest vers le Nord-Ouest canadien est le fruit direct des durs labeurs de nos agents, et au cours des deux années dernières surtout, les compagnies de chemins de fer des états de l'ouest, surtout celles qui sont intéressées à la colonisation du Montana, du Washington, de quelques parties de l'Orégon et des états du sud-ouest ont déployé les plus énergiques efforts pour enrayer ce mouvement. Dans ce but, elles n'ont reculé devant aucune dépense, sans compter qu'elles ont distribué à droite et à gauche une multitude de brochures tendant directement à nuire à la réputation du Nord-Ouest canadien comme pays de colonisation. Comme il importe de ne pas laisser s'affaiblir ce mouvement d'immigration des états de l'ouest vers le Nord-Ouest canadien, il m'a semblé qu'il serait utile de réunir à l'exposition de Winnipeg cette année, le plus grand nombre possible de citoyens importants des différentes localités des états de l'ouest d'où nous viennent nos colons et cela afin qu'ils soient témoins occulaires des ressources de nos territoires de l'ouest. Nous avons déjà pris certaines dispositions dans le but d'engager les associations de journalistes à visiter no-

tre exposition, et d'ici à l'ouverture de l'exposition, nous nous emploierons de notre mieux à mettre la dernière main à ces arrangements. Dans le but de réaliser les deux objectifs auxquels je viens de faire allusion, il importe, à mon avis, dans l'intérêt même du Canada, que le gouvernement fédéral, cette année, prête son concours financier à l'exposition de Winnipeg. Le conseil de direction de l'exposition a déjà déployé beaucoup d'énergie et d'enthousiasme à l'endroit de cette œuvre et je ne doute nullement que l'exposition ne soit couronnée d'un plein succès. Je suis bien aise de corroborer ici ce que mon collègue, le ministre de l'Agriculture, a dit au sujet de l'esprit d'initiative et de l'habilité qui ont présidé à cette œuvre. J'ai parfaite souvenance des débuts de l'œuvre, alors que les directeurs s'adressèrent à la législature du Manitoba pour en obtenir une minime subvention les mettant en mesure de créer leur organisation. Cette œuvre a reçu le généreux appui des autorités locales,—la législature du Manitoba, la ville de Winnipeg et les citoyens en général, —et c'est un des facteurs qui ont le plus puissamment contribué au développement des intérêts de l'ouest au cours des années passées.

M. INGRAM : Quel est le chiffre de la subvention accordée d'ordinaire par le gouvernement provincial ?

L'honorable M. SIFTON : Je ne saurais dire le chiffre de la subvention actuelle. A l'époque ou je faisais partie du cabinet provincial, je sais qu'il accordait une subvention annuelle de $8,000.

M. M. ARMSTRONG : Combien la ville de Winnipeg donne-t-elle cette année ?

L'honorable M. SIFTON : $50,000, si je ne me trompe.

M. INGRAM : Cette exposition, paraît-il, doit s'ouvrir vers le 20 juillet, à une date rapprochée, sera-t-il possible de faire une exposition convenable des produits de la province ?

L'honorable M. FISHER : Voilà nombre d'années que l'exposition s'ouvre à cette date. Les autorités du Manitoba qui sont chargées de la responsabilité de l'exposition en ont placé l'ouverture à peu près à cette date, entre les semailles et les moissons, et c'est aussi l'époque la plus convenable pour la grande masse de la population qui veut s'y rendre.

L'honorable M. SIFTON : J'en ai parfaite souvenance, on a jadis discuté la question de savoir si l'exposition doit se faire à l'automne, ou en été, et la question a été fort débattue pendant deux ou trois ans. Les tentatives faites pour tenir l'exposition au cours de l'automne n'ont pas abouti. La situation au Nord-Ouest diffère quelque peu de celle des provinces de l'est. A l'automne, les cultivateurs de l'ouest sont fort affairés. On le comprend, à dater de l'époque où le grain arrive à maturité jusqu'à la chute des neiges, toute la population agricole a un surcroît de travail, et l'expérience l'a prouvé, le seul espoir de succès consiste à tenir l'exposition au cours de l'été.

M. R. L. BORDEN : Si les conditions imposées sont de nature à donner à cette exposition le caractère d'une exposition nationale, alors ce crédit s'impose à l'approbation de la Chambre. Au cours d'une conversation avec le secrétaire de l'exposition, j'ai appris que la date de l'ouverture serait un peu plus tardive que celle mentionnée par le ministre de l'Agriculture et cette date s'étendrait du 25 juillet au cinq août.

L'honorable M. FISHER : C'est entre le 20 et le 30 juillet que commencera l'exposition.

M. R. L. BORDEN : Les objectifs qu'on cherche à réaliser semblent poser à l'approbation du pays et de la Chambre. A mon avis, ce ne sera pas le moins important de ces objectifs que d'engager les citoyens de l'est à visiter, dans la mesure du possible, la ville de Winnipeg et l'ouest, et cela de façon à se familiariser avec l'importance toujours grandissante de cette ville et de cette contrée en général. Il est de la plus haute importance que les populations de l'est et de l'ouest viennent en contact aussi intime que possible, et surtout que les populations des provinces de l'est visitent de temps à autre le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, afin de bien se rendre compte de toutes les ressources, de la force et de la puissance de production de cette vaste contrée. Le secrétaire et les directeurs de l'exposition, si je ne me trompe, tiennent beaucoup à ce que les citoyens de l'ouest s'y rendent en aussi grand nombre que possible. Ils ont élaboré un projet qui permettrait à un certain nombre de députés aux communes de profiter de l'occasion pour visiter Winnipeg et l'ouest, et pour mon propre compte, je dois l'avouer, il conviendrait, dans l'intérêt public même, que cette proposition se réalisât, dans toute la mesure du possible.

M. HENDERSON : Ces jours derniers, il était rumeur à Winnipeg qu'on voulait prendre des mesures pour qu'un train de passagers partant d'Halifax recueillt sur sa route tous les membres du parlement qui consentiraient à visiter cette exposition. Voilà un projet qui cadrerait parfaitement avec la proposition formulée par le leader de la gauche. Il est de haute importance que tous les députés aux communes se rendent au Nord-Ouest, quand bien même ils n'auraient que les loisirs voulus pour visiter certaines parties de Winnipeg et du Manitoba. A-t-on formulé pareille proposition et sous quelles auspices cette excursion aurait-elle lieu ? Il conviendrait qu'un aussi grand nombre que possible de députés se

rendissent à cette exposition. Il en résulterait plus d'un avantage. Les députés se familiariseraient avec cette contrée de l'ouest ; ils apprécieraient davantages ses ressources et seraient en meilleur lieu de légiférer, en connaissance de cause, dans l'intérêt même de ces territoires ; en outre, il y aurait là une leçon de choses sur une question bien agitée dans cette Chambre en ce moment : c'est l'avantage qui découlerait du prolongement de l'Intercolonial jusque dans la province du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. Je serais bien aise qu'on prît les mesures voulues pour que le plus grand nombre possible de députés profitassent de l'occasion pour visiter l'ouest.

M. INGRAM : Ce crédit accuse une augmentation de $50,000. L'année dernière, nous avons voté $150,000, et cette année, on nous demande de porter le chiffre du crédit à $200,000. Il s'agit de l'item intitulé "expositions en général." En votant ces subventions, il faut bien veiller à ne pas encourager une exposition au détriment de l'autre. Si l'exposition de Winnipeg avait lieu à l'automne, elle nuirait à celle de Toronto.

L'honorable M. FISHER : L'article mentionné par l'honorable député se rattache aux expositions en pays étrangers.

M. INGRAM : Le ministre affirme que l'exposition de Winnipeg commencera entre le 20 et le 30 juillet. A cette date, les plantes-racines n'auront pas eu le temps de mûrir. J'ignore si on se propose de faire un étalage de plantes-racines, mais je suppose que tous les produits agricoles figureront à l'exposition.

L'honorable M. FISHER : Les expositions dans les autres parties du Canada ont lieu à une saison beaucoup plus tardive de l'année, et ainsi l'exposition de Winnipeg ne saurait nuire au succès des premières.

M. HENDERSON : Quand j'ai porté la parole il y a un instant, le ministre de l'Agriculture avait lié conversation avec le ministre des Finances et il n'a pas entendu les observations que j'ai formulées. Ces jours derniers, ai-je dit, il était rumeur à Winnipeg, qu'une excursion aurait lieu, d'Halifax à Winnipeg. Cette excursion se fera-t-elle sous les auspices du ministre de l'Agriculture ou bien sera-t-elle confiée à ceux qui ont la direction de l'exposition de Winnipeg ? Une excursion de ce genre aurait pour résultat d'engager un plus grand nombre de députés à visiter l'ouest. Le ministre a-t-il reçu quelques communications des citoyens de Winnipeg à cet égard ?

L'honorable M. FISHER : Je ne sache point qu'il y ait rien d'arrêté à cet égard. Quelques-uns des fonctionnaires attachés à l'exposition de Winnipeg ont discuté la chose avec le ministre de l'Intérieur ; mais il n'y a encore rien de définitivement réglé. Le gouvernement ne s'est nullement engagé à prendre la direction de cette excursion et nulle partie de ce crédit ne sera appliquée à cette excursion.

M. HENDERSON : Je n'ai jamais supposé un seul instant que le crédit en discussion fût affecté aux frais d'une excursion vers l'ouest. Aujourd'hui que la loi des chemins de fer a si amplement porvu aux transports, les membres du parlement qui seront en mesure de se rendre à cette exposition n'hésiteront pas sans doute à payer leurs frais de route. Ni le gouvernement ni les directeurs de l'exposition de Winnipeg, à coup sûr, ne seront obligés de faire face à ces frais.

L'honorable M. FISHER : Je n'ai jamais songé à dire que ce crédit serait affecté au frais de route des députés.

M. HENDERSON : A mon avis, si cette excursion s'effectuait sous les auspices du ministre de l'Agriculture et des citoyens de Winnipeg et de l'ouest, cela engagerait un bien plus grand nombre de députés à se rendre à l'exposition.

M. HACKETT : Je tiens à dire un mot au sujet de l'Ile du Prince-Edouard. Bien que cette exposition puisse tourner à l'avantage du pays en général, les populations de l'Ile du Prince-Edouard n'en sauraient guère bénéficier. Au cours de ce débat, j'ai demandé dans la mesure de mes forces, qu'on transportât gratuitement sur les chemins de fer les délégués aux comices agricoles, mais j'ai prêché dans le désert. Si l'on tient compte de l'excellence des produits de l'Ile du Prince-Edouard et si l'on se rappelle que les citoyens de cette province sont dans l'impuissance de participer aux avantages de l'exposition de Winnipeg, la proposition que je veux formuler me paraît fort légitime. Je propose donc, en amendement, que ce crédit de $200,000 soit réduit à $195,000 et que le gouvernement affecte la somme de $5,000 à l'encouragement de l'exposition provinciale qui aura lieu au cours de l'année, dans l'Ile du Prince-Edouard.

M. INGRAM : Le crédit que nous discutons actuellement n'est que de $50,000. L'amendement en question s'appliquerait à l'item suivant, qui est de $200,000.

M. HACKETT : Je supposais que l'autre item était adopté. Je présenterai mon amendement lorsque le comité abordera l'étude du crédit de $200,000.

M. LOGAN : Je tiens à savoir si les compagnies de chemins de fer ont établi certains tarifs, pour le transport des échantillons venant des provinces de l'est destinés à l'exposition de Winnipeg. Dans la ville que j'habite, il y a nombre d'industriels qui se proposent de faire figurer leurs produits à cette exposition.

L'honorable M. FISHER : Les mesures auxquelles l'honorable député fait allusion sont du ressort du conseils des directeurs de l'exposition de Winnipeg.

M. LOGAN : J'en suis bien aise, car s'il faut en juger d'après les rumeurs qui circulent en Nouvelle-Ecosse, il y a tout lieu de croire que nombre d'industriels des provinces de l'est prendront part à l'exposition en question. J'espère que le député de l'Ile du Prince-Edouard (M. Hackett) ne proposera pas cet amendement. Je serais tout aussi bien fondé que lui à demander au gouvernement fédéral de prêter son concours financier à une exposition dans le comté de Cumberland et deux ou trois comtés de la Nouvelle-Ecosse. Cette exposition de Winnipeg revêt un caractère national, puisque son objectif est de démontrer aux industriels des provinces de l'est l'immense valeur de l'héritage que nous possédons dans l'ouest. J'habonde absolument dans le sens des observations formulées par le député de Halton (M. Henderson) au sujet de l'excursion des députés fédéraux. Vers la fin du mois de juillet, je suppose, nous aurons déjà réintégrés nos domiciles depuis 5 ou six semaines et nous tiendrions peut-être à prendre notre vol vers l'ouest. A mon avis il reste toujours une lacune dans l'éducation d'un député, tant qu'il n'a pas visité les prairies de l'ouest. Il est difficile de bien saisir la porté et le sens du mot " Canada ", tant qu'on n'a pas promené son regard sur l'immensité des prairies et tant qu'on ne s'est pas senti perdu au milieu de ce vaste héritage national. J'ai eu le plaisir de traverser les prairies, mais je ne me suis jamais rendu jusqu'à la côte du Pacifique. J'espère faire ce voyage à brève échéance. J'en suis convaincu, les députés qui se rendront à Winnipeg au cours de l'exposition nationale, en reviendront plus fiers de leur citoyenneté canadienne et ils retourneront chez eux, parfaitement édifiés sur la grandeur de cette ville, le futur Chicago de l'ouest canadien. Il importe que les députés et tous ceux qui contribuent à orienter et façonner l'opinion publique au pays soient mis en lieu de visiter l'ouest, afin qu'ils piussent constater l'immensité de ces territoires et la variété de leurs ressources. Voilà un crédit auquel j'accorde mon plus cordial appui.

M. INGRAM : Nous abondons dans le même sens.

M. LOGAN : L'honorable député de l'Ile du Prince-Edouard (M. Hackett), je l'espère, ne présentera pas cet amendement qui pourrait donner lieu de croire que nous nous inspirons d'intérêts de clocher au lieu d'envisager l'intérêt du pays dans son ensemble. Le député de Halton dit que les députés qui se rendront à l'exposition de Winnipeg comprendront mieux la nécessité et l'urgence du prolongement de l'Intercolonial vers l'ouest. A mon avis, cette visite aura pour conséquence de les convaincre de l'urgence de la construction d'un nouveau réseau transcontinental.

M. INGRAM : En justice pour le député de l'Ile du Prince-Edouard (M. Hackett), il faut dire que son amendement ne se rattache pas au crédit en discussion mais bien à l'article suivant relatif aux $200,000 affectés aux expositions.

L'honorable député est aussi partisan de cette exposition de Winnipeg que tout autre membre de cette Chambre. Tous les députés de la gauche, si je ne me trompe, sont favorables à ce crédit et il faut se garder de confondre avec l'article en discussion un amendement qui se rattache à un autre crédit.

L'honorable M. FISHER : Il serait préférable de réserver l'article suivant relatif aux " expositions " et après avoir adopté l'item 48, nous pourrions lever la séance.

M. HACKETT : Faut-il entendre par là que l'item relatif aux $200,000 est adopté ?

L'honorable M. FISHER : Nous réservons cet article

M. HACKETT : Pourquoi ?

L'honorable M. FISHER : C'est que le comité ne tient pas à débattre cet article, mais bien à étudier les crédits que ne prêtent pas à la discussion.

Renouvellements et améliorations de l'étalage canadien à l'Institut impérial, Londres, $8,000.

M. INGRAM : Il est onze heures et demie. Si le comité remet l'article suivant, est-il entendu que nous pourrons discuter la question de nouveau, quand nous aborderons l'étude d'un autre article ? Alors le comité pourrait lever sa séance.

L'honorable M. FISHER : Ce crédit n'accuse pas d'augmentation et je puis donner tous les éclaircissements voulus en quelques minutes. J'ai suggéré l'omission de cet article et alors je serais bien aise de proposer que le comité lève sa séance.

M. INGRAM : Ne pourrions-nous pas adopter cet article, avec l'entente que nous pourrons discuter la question plus tard ?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Quand le comité a adopté une résolution et qu'il a fait rapport de l'état de ses travaux à la Chambre, alors cette résolution échappe à la juridiction du comité. Si nous nous engageons à discuter un item déjà adopté, nous outrepassons notre juridiction, en débattant une question qui n'est plus soumise à notre étude. Sans doute, le ministre peut nous autoriser à discuter la question, lorsqu'un autre article viendra en délibération.

Cette procédure est peut-être quelque peu irrégulière, mais c'est la seule que nous puissions suivre. Ainsi, ce soir même, lorsque le comité aura fait rapport à la Chambre sur l'adoption de certains articles, alors il n'aura plus le droit de délibérer de nouveau les articles portant la mention " adopté " et qui se trouvent entre les mains de la Chambre.

M. R. L. BORDEN : Peut-être serait-il préférable d'en finir, car nous consacrons peut-être à la discussion de ce point de procédure autant de temps qu'en demanderaient la délibération et l'adoption définitive de cet article.

L'honorable M. FISHER : Il s'agit ici pour ainsi dire d'un renouvellement de crédit. L'année dernière, j'ai donné tous les éclaircissements voulus relativement aux arrangements se rattachant à l'Institut impérial ; et cette année, par suite des retards survenus dans la réorganisation de cette institution, sous les auspices du conseil du commerce impérial, les choses sont restées dans le *statu quo* et il n'a rien été dépensé jusqu'aujourd'hui, sauf quelques dollars.

Ce crédit est affecté à l'exécution de la convention effectuée l'année dernière, sous les auspices de la nouvelle organisation de l'Institut impérial qui est devenu aujourd'hui un des services du conseil du commerce impérial. Autrefois, cet institut relevait d'une commission spéciale et il ne s'agit ici que d'un renouvellement de crédit.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Adopté.

M. R. L. BORDEN : Qu'il soit bien entendu que nous pourrons discuter cette question, lorsqu'un autre item viendra en délibération.

L'honorable M. FISHER : Je serais bien aise de répondre à toutes les questions qu'on désirerait m'adresser dans quelque autre circonstance, n'était l'impossibilité de délibérer de nouveau cet article, une fois qu'il aura été adopté ; mais je me ferai un plaisir d'éclairer le comité à cet égard.

M. R. L. BORDEN : S'il y a quelques restrictions à apporter, il serait préférable que l'article demeurât en suspens.

L'honorable M. FISHER : Réellement, la chose se passe de discussion.

M. INGRAM : Un honorable député qui est absent en ce moment a demandé que l'article demeurât en suspens.

Le comité rend compte de ses travaux sur quelques résolutions.

M. FIELDING : Je propose que la Chambre lève sa séance.

M. R. L. BORDEN : Le gouvernement se propose-t-il d'aborder l'étude de quelques mesures ministérielles lundi prochain ?

L'honorable M. FIELDING: Si nous avons le temps d'aborder l'étude des mesures ministérielles le lundi, nous poursuivrons la délibération du budget des dépenses au point ou nous l'avons laissé ce soir.

M. R. L. BORDEN : S'agit-il des évaluation budgétaires du ministre de l'Agriculture ?

L'honorable M. FIELDING : Oui, puis viendront les prévisions budgétaires des ministères de la Marine et Revenu de l'intérieur.

On adopte la motion et la Chambre lève sa séance à onze heures et quarante minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, 9 mai 1904.

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

PETITIONS.

M. A. T. THOMPSON (Haldimand et Monck) : M. l'Orateur, j'ai l'honneur de proposer que permission soit accordée à Charles G. Curtis, à la Compagnie Electrique Générale Canadienne (à responsabilité limitée) et autres de déposer sur le bureau de la Chambre leur requête dans laquelle ils demandent à être autorisés à importer au Canada, d'ici à la fin de 1905, certaine turbine, pour laquelle ils ont brevet.

Sir WILFRID LAURIER : Quelles raisons donnent-ils?

M. A. T. THOMPSON : Ces raisons ont surgi depuis que le temps fixé pour la présentation des pétitions est expiré. La requête les expose pleinement. J'en donnerai lecture à la Chambre, si l'on veut bien.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami (M. Thompson) ferait peut-être mieux en effet de nous communiquer ces raisons.

M. A. T. Thompson donne lecture de la pétition.

La motion est adoptée.

INSUFFISANCE DE GRAINS DE SEMENCE.

M. WALTER SCOTT (Assiniboïa-ouest) : Avant que l'ordre du jour ne soit appelé, je me vois dans la nécessité de faire de nouveau allusion au sérieux état de choses qui existe dans certaine partie des Territoires du Nord-Ouest, et, s'il le faut, je terminerai par une motion.

Il y a dix jours environ, je recevais du village de Davidson, situé sur l'embranchement du chemin de fer de Régina à Prince-Albert, une dépêche que j'ai communiquée aux ministres et à la Chambre. Cette dépêche expose que les colons de cette localité ne peuvent absolument pas cette année se procurer de graines de semence pour leurs champs, à cause de l'interruption du service des trains. Mon honorable ami le ministre de l'Intérieur m'a donné en cette occasion, il y a dix jours, l'assurance formelle qu'il allait voir à prendre les moyens de procurer à ces gens les graines de semence dont ils ont besoin. J'ai fait observer dans le temps que d'autres localités desservies par

ce même chemin devaient probablement se trouver dans le même embarras. Je vois que mon appréhension à cet égard n'était que trop fondée; voici en effet un autre télégramme qui m'arrive d'une autre ville, située sur la même ligne—Hanley. Cette dépêche se lit comme suit :

Nous manquons ici de provisions, de grains de semence et d'instruments aratoires. La situation est critique, et l'on demande à être promptemnt secouru. Ne puis obtenir de renseignements des fonctionnaires du lieu, et désire que vous vous occupiez de l'affaire sérieusement. Répondez, et donnez-nous quelques renseignements, que nous sachions quoi faire.

K. B. BIRKELAND,
De la part des citoyens.

Cet état de choses est grave, je n'ai pas besoin de le dire à la Chambre. Voici des milliers de gens, arrivés depuis un an dans cette partie du pays, et qui aujourd'hui non seulement se voient privés d'instruments d'agriculture et de graines de semence—ce qui les empêche de procéder à leurs semailles—mais manquent aussi de provisions de bouche et sont actuellement menacés de périr d'inanition, si l'on en croit les termes de cette dépêche.

M. HEYD : Quels sont les propriétaires de cette ligne ?

M. SCOTT : C'est une compagnie appelée la Compagnie du chemin de fer de Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan. C'est aujourd'hui la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique qui, comme d'ailleurs depuis sa construction, en a la gestion. Il y a plus, et je dois dire à mon honorable ami le ministre de l'Intérieur, aux ministres en général et à cette Chambre, que, si l'on ne remédie pas immédiatement à la situation, la cause de l'immigration en souffrira énormément. Ces gens qui se plaignent, et avec raison, nous viennent des Etats-Unis. Ils sont sans doute en constante correspondance avec des milliers de leurs amis et connaissances de ce même pays d'où nous espérons voir venir pendant plusieurs années encore une nombreuse immigration. J'ai dit " constante correspondance," mais je me trompe, leur correspondance en ce moment et depuis plusieurs semaines, est trop peu régulière pour qu'on puisse la qualifier ainsi. Quoi qu'il en soit, s'ils écrivent à leurs amis et connaissances dans le sens des termes de ce télégramme et de ceux que nous recevons depuis quelques semaines des lieux environnants, nous pouvons être bien sûrs d'une chose, c'est que ces amis et connaissances ne seront pas bien pressés d'abandonner les terres où ils vivent actuellement pour venir en chercher d'autres dans notre Nord-Ouest canadien.

Je crois qu'il ne serait pas mauvais, bien que l'on ait déjà discuté ce sujet dans des occasions antérieures, d'entrer encore quelque peu dans l'examen des circonstances et conditions qui ont amené un pareil état de choses.

La Compagnie du chemin de fer du Pacifique est bien capable de dire qu'elle n'est pas absolument responsable de ce qui se passe, et c'est vrai. Il y a eu et il y a encore en ce moment débordement des eaux de la Qu'Appelle, et l'inondation a submergé la voie ferrée sur une distance de quatre ou cinq milles. Il y a deux ou trois semaines, comme la Chambre le sait déjà, le débordement de la Saskatchewan a emporté le pont de Saskatoon. Il convient cependant de faire observer que des interruptions comme celle de l'hiver dernier et de ce printemps se présentent chaque année depuis six ans, et à vrai dire depuis que le chemin fonctionne. Si on ne trouve pas bientôt un remède à la chose, nous finirons, nous, habitants du Nord-Ouest, par être obligés de demander la nomination d'une commission chargée de s'enquérir des faits et de rechercher les causes des graves difficultés dont je me plains cet après-midi, et qui ont déjà donné lieu à de nombreuses plaintes de la part des députés des territoires, non seulement cette année mais aussi les années dernières. Le chemin a été construit et est possédé par une compagnie appelée la Compagnie du chemin de fer de Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan. Depuis sa construction jusqu'au temps présent, c'est la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique qui en dirige les opérations. Je crois qu'à l'origine le Pacifique Canadien avait un marché avec les propriétaires ; mais depuis quelques années, ces conventions premières n'existent plus. Le terme fixé dans le contrat est expiré, et l'on a tout simplement continué les opérations sans faire de nouveaux arrangements. La position est telle que la compagnie propriétaire du chemin n'y fait pas d'améliorations, et de son côté le Pacifique Canadien, qui s'attend à tout moment à se voir enlever le chemin, ne juge pas à propos, j'imagine, d'en faire. Depuis quatorze ans, ce chemin de fer fonctionne ainsi au petit bonheur, et, jusqu'à tout dernièrement, aucune amélioration n'y a été faite. Aussi, depuis deux ou trois ans, le chemin est devenu véritablement dangereux pour les gens qui y hasardent leur vie. Le 11 février de l'année dernière, j'étais moi-même de passage sur ce chemin lorsqu'à peu de distance de Régina, sans nulle raison, sinon que les traverses étaient trop pourries pour retenir les rails, tout le convoi fut lancé dans la prairie, et ce n'est que par un bonheur inouï que personne n'a été tué. Lorsqu'on s'arrête à penser à un pareil état de choses, existant sur un chemin que le gouvernement a aidé de concessions de terres et de garanties pécuniaires montant à $22,000 par mille, tandis que le chemin ne coûtait réellement en chiffres ronds que $11,000 le mille, on devra convenir du bon droit qu'ont ces gens, obligés d'endurer un semblable service de demander à leurs représentants qu'ils continuent sans se lasser à réclamer dans cette enceinte jusqu'à ce que leurs griefs soient redressés.

J'ai dit que ce chemin avait coûté environ $11,000 le mille, et cela me rappelle qu'au cours du débat sur le Grand-Tronc-Pacifique, un député de la gauche a prétendu que des chemins peu coûteux, des chemins de $10,000 le mille étaient tout ce qu'il fallait pour les populations du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest. La population des territoires,—je prendrai sur moi dans tous les cas de parler pour eux,—ne veut plus, la Chambre me permettra de le dire, de chemins semblables à celui de Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan, ou semblables à ce qu'était le chemin de fer de Calgary à Edmonton au moment où, il y a un an, le Pacifique Canadien s'en est fait l'acquéreur et y a commencé des améliorations. Nous avons fait l'épreuve de ces chemins de fer à $11,000 le mille, et nous ne tenons pas à la recommencer. Ce qui nous fait appuyer de si grand cœur, nous députés des territoires, le marché fait avec la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique pour la construction d'une nouvelle voie dans cette région, c'est précisément que ce marché va nous assurer un bon chemin. Comme je l'ai déjà fait remarquer, je ne parle pas ici au nom d'un groupe de population peu considérable, ni pour une étroite étendue de pays ; c'est tout l'immense district d'Assiniboïa qui longe au nord la vallée de la Qu'Appelle, c'est tout l'Alberta septentrional et l'entière Saskatchewan, dont les habitants depuis quatorze ans ont à compter uniquement sur ces chemins de fer de Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatachewan et de Calgary à Edmonton. La ville d'Edmonton, la ville de Strathcona, et toutes les villes situées sur ce dernier chemin de fer, la ville de Battleford, la région où s'est établie la colonie de Barr, Saskatoon, Lac-aux-Canards, Prince-Albert, voilà les centres importants, dont quelques-uns ont une population de 5 à 6,000 âmes, qui aujourd'hui comme depuis quatorze ans n'ont d'autre recours que ces semblants de lignes. Interruption du service des dépêches pendant des semaines et des semaines, comme en ce moment et comme d'ailleurs la chose se renouvelle tous les deux ou trois mois depuis des années, perspective de n'avoir à un moment donné, comme aujourd'hui, ni grains de semence ni instruments d'agriculture, menace de périr d'inanition faute de provisions de bouche, manque de combustible pendant des semaines à la fois, comme l'hiver dernier et d'autres hivers aussi, tout cela fera comprendre que ces gens-là étaient dans une meilleure situation avant qu'on leur eût donné des voies ferrées.

Comme l'a fait observer l'autre jour mon honorable ami, le député de la Sackatchewan (M. Davis), avant la construction de cette ligne de Prince-Albert à Régina les habitants de cette contrée avaient plus d'aise en fait de transport qu'ils n'en ont aujourd'hui. L'ancienne ligne de diligences qui, dans les premiers temps allait du village de Qu'Appelle à Prince-Albert donnait un service plus régulier et plus sûr que ne le fait pour l'heure et depuis plusieurs années cette compagnie de chemin de fer. J'ai déjà fait allusion aux transactions qui ont amené l'état de choses dont nous nous plaignons, je me suis servi dans l'occasion d'un langage quelque peu énergique, mais en qualifiant cette transaction de vilenie je ne crois pas être allé trop loin. Cette vilenie a fait grand tort non seulement à ceux qui souffrent directement de cette insuffisancee du service, mais encore au pays tout entier. Le développement de cette immense contrée en est retardé pour peut-être dix ans. Le nord-est de l'Alberta et de la Saskatchewan et toute cette partie de l'Assiniboine qui s'étend au nord du bassin de la Qu'Appelle se sont vus condamnés au plus pauvre service de transport qu'il soit possible d'imaginer. Dans le cas de la Saskatchewan, ce malheureux état de choses n'est pas prêt de cesser et ne prendra fin que le jour où le Canadian-Northern et le Grand-Tronc-Pacifique pénétreront dans ces districts. Je n'hésite pas à dire que les transactions relatives à ces deux chemins de fer ont fait plus de tort au crédit du Canada sur les marchés monétaires de la mère patrie que toutes autres transactions relatives à quelque chemin de fer que ce soit. Nos amis de l'opposition, au cours du débat sur le Grand-Tronc-Pacifique, ont prétendu que ce serait une bien meilleure politique, pour ouvrir à la colonisation les parties encore nouvelles du Canada, de diriger les chemins de fer du nord au sud. Par exemple, certains de nos amis conservateurs de la région de Montréal assurent qu'on ne devrait pas construire un chemin de fer latéral allant de l'est à l'ouest, mais en faire partir un de Montréal qui se dirigerait au nord de la province.

M. COCHRANE : Quel rapport cela peut-il bien avoir avec votre chemin de fer ?

M. SCOTT : Je le dirai dans un moment à mon honorable ami. D'autres ont soutenu qu'un chemin de fer allant de Toronto vers la partie nord de la province d'Ontario servirait beaucoup mieux les intérêts généraux du pays qu'un chemin latéral allant de l'est à l'ouest. C'était là exactement la politique de nos amis quand ils étaient au pouvoir, politique qui nous a donné les chemins de Calgary à Edmonton et de Régina à Prince-Albert. Je dirai à mes amis d'Ontario et de Québec que, s'ils sont sages, ils ne consentiront jamais à la continuation d'une telle politique, dont nous, députés du Nord-Ouest, nous avons connu les malheureux résultats. Mes amis de l'opposition ne seront pas surpris, j'imagine, si je fais allusion à un de leurs collègues à propos de cette entreprise.

M. HENDERSON : Je prends la parole pour un rappel au règlement. L'honorable député s'est levé pour exposer certains griefs à propos de graines de semence, de provisions d'instruments d'agriculture, et au lieu de se limiter au sujet, voici qu'il dévie et se met

à soulever toute espèce de questions. Je dis que l'honorable député doit s'en tenir à la matière qu'il s'est d'abord proposé de discuter. Je demande votre décision, monsieur le président.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député (M. Scott) a proposé une motion d'ajournement, comme on le fait d'habitude lorsqu'on désire soumettre à l'examen de la chambre un sujet important.

M. COCHRANE : Il n'a pas fait de motion.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Il a dit qu'il la ferait.

M. COCHRANE : Mais il ne l'a pas faite.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Est-ce là la question de règlement sur laquelle on demande ma décision ?

M. HENDERSON : Non.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député (M. Scott) était à parler de certaines conditions qui règnent dans une partie du pays par suite du service insuffisant que donne certain chemin de fer; il a donné les raisons de cet état de choses, et à moins qu'il n'aille au delà, je le crois suffisamment dans les bornes de la question quand il procède à retracer la cause des griefs dont se plaint la population. D'après moi, l'honorable député est raisonnablement dans son droit de discuter comme il le fait la question dont la Chambre est en ce moment saisie.

M. COCHRANE : Qu'entendez-vous dire par raisonnablement ?

M. SCOTT : J'étais donc à dire quand mon honorable ami le député de Peel a soulevé la question de règlement, que nos amis de l'opposition ne devront pas être surpris si, à propos de ces transactions, je me permets de mentionner le nom d'un de leurs collègues, l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler). Je puis vous dire, M. l'Orateur——

M. HENDERSON : Je soulève de nouveau la question de règlement. L'honorable député persiste à m'appeler le député de Peel.

M. SCOTT : J'en demande bien pardon à mon honorable ami, c'est le député de Halton que je voulais dire. Je ne suis pas du tout surpris, M. l'Orateur, de voir certains députés de la gauche trouver mauvais que je parle de ces transactions, puisque en effet, cela m'oblige à mentionner le nom de leur collègue, le député de Toronto-ouest (M. Osler). Je préférerais de beaucoup voir ici ce monsieur——

M. ROSAMOND : Attendez qu'il y soit.

M. SCOTT :—à cause de ce que je vais être obligé de dire——

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député (M. Scott) me permettra d'appeler son attention sur la règle qui dit que, si un membre de cette Chambre désire discuter une question, il en doit d'ordinaire donner avis au député qu'il se propose d'amener personnellement dans le débat ; et, lorsqu'un député n'est pas à son siège, il vaut toujours mieux et il est plus sage de ne rien dire tant qu'il n'est pas là. C'est là l'esprit de la règle.

M. SCOTT : Mais, M. l'Orateur, mon honorable ami le député de Toronto-ouest (M. Osler) n'est pas bien souvent à son siège. Je profite de l'occasion pour demander à mon honorable ami le chef de l'opposition s'il a porté à la connaissance de son lieutenant certain renseignement que je lui ai communiqué il y a juste une semaine aujourd'hui en le priant de bien vouloir le signaler à l'attention de son second de Toronto-ouest, pensant que ce monsieur voudrait peut-être fournir une explication. Il s'agissait, comme se le rappellera l'honorable chef de l'opposition, d'un renseignement touchant la vente de terres par la Compagnie des terres de Calgary et Edmonton, laquelle vente aurait lieu l'année dernière.

M. R. L. BORDEN : Si l'honorable député (M. Scott) a quelque communication à faire à l'honorable député de Toronto-ouest, il ferait bien d'y voir lui-même. Je n'entends pas être le porteur de ses messages.

M. SCOTT : Je suis quelque peu surpris de voir mon honorable ami le chef de l'opposition prendre la chose aussi à la légère, car, en plus d'une occasion depuis le commencement de cette session, il a montré pour la réputation de l'honorable député de Toronto-ouest une bien tendre sollicitude. Comme il a apparemment négligé de se rendre à la prière que je lui adressais il y a huit jours, je vais être obligé, dans la présente occasion, d'être assez précis pour que, d'une façon ou d'une autre, l'attention de l'honorable député soit mise en éveil. Les habitants de l'Alberta septentrional, ceux de la Saskatchewan et du nord de l'Assiniboïa, comme aussi les membres de cette Chambre, ont droit en effet à des explications, que peut leur donner l'honorable député, sur ces transactions, qui ont eu des résultats si désastreux pour une portion considérable de la population de ce pays.

Si je m'adresse à lui, c'est que je tiens de bonne source qu'il peut fournir des éclaircissements sur tout ce qui se rattache au chemin de fer de Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan. Il y a à peu près deux ans, je faisais partie d'une délégation qui est allée à Régina y rencontrer le président de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, sir Thomas Shaughnessy, qui se trouvait dans le moment avec un des directeurs de la compagnie, et ce directeur n'était autre que le député de Toronto-ouest. La délégation fit part à sir Thomas Shaughnessy de certaines choses se rattachant au fonctionnement du chemin entre Régina et Prince-Albert. M. le président nous ren-

voya à son ami, M. E. B. Osler, député de Toronto-ouest, en nous disant que nous serions obligés de nous adresser à lui pour tout renseignement touchant cette ligne, comme aussi pour obtenir le redressement de nos griefs ; " qu'il était—ce sont, je crois, les mots de sir Thomas— le propriétaire de la ligne ". Dans tous les cas, il nous fit entendre que M. Osler avait toute autorité en la matière. Or, comme chacun ici le sait, ce monsieur s'est constitué juge très sévère des questions d'argent en matière de chemins de fer. Il y a quelques jours, discutant cette question, il a dit :

N'allons pas duper le peuple et nous jouer de lui au point de l'engager à placer ses capitaux dans des titres chimériques.

M. R. L. BORDEN : M. l'Orateur, l'honorable député qui adresse la parole à la Chambre a déjà trois fois fait allusion au débat du Grand-Tronc-Pacifique. A moins qu'on ne veuille renouveler toute cette discussion il conviendrait de rappeler l'honorable député à l'observation du règlement.

M. E. F. CLARKE : Surtout il n'aurait pas dû, je crois, attaquer l'honorable député de Toronto en son absence. C'est la deuxième ou troisième fois que cela lui arrive.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Si l'honorable député a fait allusion à un débat antérieur, il sait que cela n'est pas permis. Il peut, bien entendu, y faire allusion d'une manière générale, en manière d'illustration, mais il doit s'abstenir de rappeler, d'employer ou de combattre un argument qui a servi dans un débat antérieur. L'honorable député sait parfaitement cela.

M. SCOTT : M. l'Orateur, je sais qu'il est contraire à la règle de tirer une citation d'un débat antérieur ; mais si l'on défend aux députés de parler de sujets déjà traités, la besogne de cette Chambre n'avancera pas avec cette facilité qui lui est habituelle. Il arrive fréquemment que les députés rappellent des matières déjà discutées. Je n'ai pas l'intention de faire des citations tirées d'un débat antérieur, et si dans ce que j'ai dit je suis sorti de la question, je vais être contraint à ne plus rien mentionner du tout. J'allais simplement rappeler un nouveau blâme que l'honorable député de Toronto-ouest s'est plu à déverser sur mon honorable ami le ministre de l'Intérieur (M. Sifton). Je ne citerai pas ses paroles, mais, si je me rappelle bien, il a dit que le discours prononcé dans cette Chambre par l'honorable ministre ferait plus ou avait fait plus pour discréditer à Londres les valeurs et les entreprises canadiennes que rien de ce qui avait pu autrement transpirer. Si l'honorable député était ici—et je suis fâché qu'il n'y soit pas——

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député ne devrait pas oublier que la violation de la règle en ce qui concerne un débat antérieur ne consiste pas simplement dans la lecture d'une citation, mais aussi à y prendre un argument sur lequel on en base un autre. Autrement nous pourrions renouveler toute la discussion sans qu'il fût besoin de faire aucune citation. Un député ne peut pas, sans violer la règle, détacher d'un débat antérieur un argument et s'en servir dans un débat subséquent.

M. SCOTT : Si l'on me permettait de continuer et que l'honorable député de Toronto-Ouest fût à son siège, je lui dirais d'avoir à se disculper au sujet du chemin de fer de Calgary à Edmonton et de celui de Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan avant de chercher à dénigrer les autres, quelle qu'ait été leur manière de voir sur les valeurs de ce pays. Maintenant quels sont les faits à propos de ces transactions ? Le parlement a voté plus de $22,000 par mille sous forme de subventions en espèces sonnantes et en concessions de terre pour aider ces chemins ; mais, d'après ce que nous dit l'opposition, il a été impossible, malgré cette aide énorme, d'assurer leur construction. Eh quoi ! dix années après que le contrat pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique eut été fait, signé, scellé et délivré, cinq années après que la construction en eut été achevée, il existait dans les territoires du Nord-Ouest une telle dépression qu'avec $22,000 de subventions en terres et en argent, il a été impossible d'assurer la construction de ces chemins. Sir John Macdonald, alors premier ministre de ce pays, y perdait son latin,—c'est du moins ce que nous ont dit des députés de l'opposition et avec eux l'honorable député de Toronto-ouest. Sir John s'est donc dit que le seul homme au Canada assez fort et assez habile pour venir à bout de cette difficulté était l'homme qui aujourd'hui représente Toronto-ouest dans cette Chambre. Il a mandé ce monsieur, l'a prié de sacrifier ses propres intérêts, de se rendre en Angleterre et de voir si, avec $22,000 de garanties qu'offrait le parlement du Canada, il ne pourrait pas réussir à lancer ses entreprises sur le marché monétaire. La somme nécessaire pour construire ces chemins était de $6,283,162. Maintenant qu'a fait l'honorable député ? Il a vendu la valeur de $10,000,000 en obligations, et a reçu en argent $9,283,653. Ce que je viens de dire est la vérité, comme en font foi les documents publics, où j'ai pu trouver l'année que M. Osler et ses associés avaient obtenu pour ces chemins :

Subventions en argent du parlement, $3,200,000 ;

Subventions en terres, la valeur d'au moins $9,000,000 ;

Emission d'obligations, $1,201,000 ;

En tout, $22,684,653.

Comme je l'ai dit l'année dernière, ceci laissait à M. Osler et à ses associés pas moins de $16,401,491, ou en chiffres ronds 16 millions et demi. Mais l'honorable député de Toronto-ouest, qui ce jour-là n'était pas à

son siège,—tout comme il n'y est pas aujourd'hui et comme il lui arrive très souvent de ne pas s'y trouver,—est survenu au bout de quatre jours avec une explication et s'est montré fort mécontent de mes remarques. Pour qu'il n'y ait pas de malentendu, M. l'Orateur, je vous demanderai si j'ai bien le droit de revenir sur ce qui s'est passé au cours des débats de l'année dernière.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Certainement.

M. SCOTT : Merci. Le 3 septembre 1903, prenant la parole pour un fait personnel, l'honorable député s'est levé de son siège et a non seulement donné une explication, mais directement et absolument nié tout ce que j'avais affirmé. Il a déclaré quil n'était pas le promoteur de ces entreprises et n'y avait pas fait un sou de profit, que personne n'y avait gagné quoi que ce soit, que toute la subvention du gouvernement avait dû être engagée, en même temps que les obligations, pour prélever les fonds nécessaires, et qu'il avait fallu laisser entre les mains des banquiers, pour la garantie des intérêts la différence entre les sommes obtenues et le coût de construction des chemins. La Chambre trouvera peut-être quelque intérêt à la lecture d'un petit paragraphe de journal qui a paru dans le " Telegram," de Winnipeg, jeudi, le 3 mai 1904. Voici ce paragraphe :

L'année dernière, lorsque M. Scott a soulevé cette question, il a prétendu que l'opération tenait de l'escroquerie——

Cela n'est pas absolument exact ; je ne crois pas avoir accusé mon honorable ami de rien qui fût de la nature d'une escroquerie. Mais passons :

M. Osler, qui s'était occupé de trouver des fonds pour cette entreprise, donna des explications, devant lesquelles M. Scott a dû en rabattre. Ce dernier fut même obligé de s'excuser de certaines expressions dont il s'était servi dans le temps. Il paraît qu'il n'est pas encore satisfait et il cherche de nouveau à s'en faire donner sur les doigts. M. Osler n'était pas présent quand la question s'est présentée aujourd'hui, mais on peut s'attendre à avoir de ses nouvelles bientôt.

J'espère, en effet, que l'honorable député nous donnera de ses nouvelles bientôt, de son siège dans cette Chambre, et qu'il nous fournira de plus amples éclaircissements sur cette affaire. Il est parfaitement vrai que, l'année dernière, en face des dénégations si catégoriques de l'honorable député, j'ai cru devoir retirer certaines déclarations que j'avais faite la veille. Voici une des assertions que l'honorable député s'est permises ce jour-là et que je trouve à la page 10766 de l'édition revisée des " Débats " de l'année dernière :

Je ne comprends pas pourquoi ils se permettent de pareilles accusations, surtout quand il est difficile de supposer qu'ils n'en connaissent pas la fausseté absolue. Je n'ai rien eu à faire avec les chartes de ces chemins de fer.

Les règlements de la Chambre m'obligeaient à accepter cette déclaration, et j'ai dû naturellement retirer ce que j'avais dit, que l'honorable député avait quelque chose à faire avec les chartes de ces chemins de fer. Mais, à ma grande surprise, en feuilletant les statuts, j'ai trouvé, au chapitre 84 de ceux de 1890, le nom d'Edmund B. Osler parmi ceux qui avaient demandé la charte de la Compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton. Voilà ce qui m'autorise à dire que le représentant de Toronto-ouest a été le promoteur de l'entreprise et qu'il en détient la charte. L'honorable député dit encore à la page 10770.

Je n'étais pas un des lanceurs de ces entreprises. Je nie cela entièrement.

Mais, M. l'Orateur, comme je viens de le faire voir, le nom de ce monsieur se trouve au chapitre 84 des statuts de 1890 parmi ceux qui ont demandé à ce parlement de les constituer en association civile pour la construction du chemin de fer de Calgary à Edmonton.

Les paroles de l'honorable député se trouvent rapportées à la page 10765 relativement au Calgary et Edmonton, de la manière suivante :

Plus tard, d'autres personnes obtinrent une autre charte.

Il avait existé précédemment une charte à peu près semblable à celle-ci :

Plus tard, d'autres personnes obtinrent une autre charte—j'étais du nombre—avec une subvention de 6,400 acres par mille et $80,000 par année pendant vingt ans en paiement de ce que ce chemin ferait pour le service du gouvernement.

Et à la page 10764 il se servit des termes suivants relativement aux négociations de la Compagnie de chemin de fer de Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan.

Je réussis à me procurer l'argent par la vente des terres et des obligations.

Et à la page 10765, en parlant du Calgary-Edmonton, il dit :

L'argent pour ce chemin de fer fut obtenu exactement de la même manière que pour le chemin de fer Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan. La vente des terrains et des obligations a rapporté $5,500,000 en argent.

Ensuite à la page 10769, il dit :

J'ai dit que les terrains avaient été vendus à cette époque en même temps que les obligations dans chaque cas et le revenu de cette vente a été employé pour construire le chemin et pour payer les intérêts sur les obligations.

A la page 10766, il dit :

Chaque dollar dépensé pour la construction de ce chemin a été payé au comptant.

Maintenant, on invoque contre moi la rétractation que jai faite et les excuses que j'ai présentées à l'honorable député l'année dernière. Que pouvait faire autrement un homme dans ma position en face de ces déclarations directes ? A quelle interprétation

pouvait donner lieu la dénégation formelle et absolue faite par l'honorable député en plein parlement ? Comment les autres membres de cette Chambre ont-ils interprété ses paroles ? Je constate que l'honorable premier ministre a dit qu'il a compris par les paroles de M. Osler que celui-ci était un des promoteurs et que pas un seul dollar de cet argent n'était allé dans ses poches. A son tour le député de Toronto (M. Clarke) interpréta mes paroles de la manière suivante :

M. Osler nous a dit que ces subventions en terres avaient été vendues en même temps que les obligations, que tout l'argent qu'il avait pu prélever avait été employé à la construction du chemin ou mis de côté pour le paiement des intérêts.

L'honorable député d'Elgin (M. Ingram) comprenait également que le langage de M. Osler voulait dire ceci :

Le député de Toronto-ouest (M. Osler) nous a donné aujourd'hui sa parole de gentilhomme qu'il n'était pas un promoteur de ces entreprises, et qu'il avait agi seulement en qualité d'agent.

Cependant, en feuilletant les statuts, je trouve son nom parmi ceux qui ont des chartes de chemin de fer. Voilà les allégations et les circonstances. J'ai exposé quelques-uns des faits sur lesquels s'est appuyé le "Telegram" de Winnipeg pour affirmer que M. Osler était en état de faire une réponse qui rapetisserait l'honorable député d'Assiniboïa. Enfin, j'ai de nouveaux renseignements, à part de ceux de l'année dernière. Je suis en possession du prospectus publié par cette compagnie de chemin de fer à Londres en 1888. La Chambre voudra bien comparer l'extrait que je vais lire avec la déclaration de l'honorable député de Toronto-ouest, qu'il était obligé d'engager les terres en même temps que les obligations pour prélever les fonds nécessaires à la construction de ces voies ferrées.

L'émission totale sera garantie par une première hypothèque en fidéicommis sur le chemin de fer de Régina à Prince-Albert, à l'exclusion de la subvention en terres, et les fonds recueillis suffiront à la construction de la voie ferrée et seront affectés à cet objet.

Je crois sans peine que les fonds étaient suffisants—le double de ce qu'on a dépensé sur ces chemins de fer.

On paiera à des syndics au bénéfice des détenteurs d'obligations $80,000 par année pendant vingt ans (subvention annuelle).

Voilà la subvention en argent du gouvernement.

Enfin, la compagnie a droit à une subvention d'environ 1,400,000 acres de terre de choix. On vient d'opérer la vente d'une partie considérable de ces terres, dont le produit sera remis aux négociateurs de l'emprunt et suffira au paiement de l'intérêt sur lesdites obligations jusqu'au 1er février 1906. Le 1er février 1906, le chemin de fer Canadien du Pacifique aura le pouvoir, après six mois d'avis, de retirer et de solder lesdites obligations à 110.

M. SCOTT.

Sur la question des circonstances auxquelles il a été fait allusion, qui, dans l'opinion de l'honorable député, sont de nature à discréditer les garanties canadiennes sur le marché anglais, permettez-moi de lire un passage d'une lettre d'un des porteurs d'obligations de cette compagnie, un de ceux qui avaient risqué des capitaux dans cette entreprise. Voyons ce que pense ce capitaliste des méthodes financières de l'honorable député de Toronto-ouest. Cette lettre vient d'Angleterre et entre autres choses on y lit ceci :

La subvention en terre n'était pas hypothéquée en faveur des porteurs d'obligations. Par conséquent j'ai lieu de croire que la compagnie, dont les actions s'élèvent à $210,000, avait le droit de vendre les terres (à l'exception d'un tiers qui est gardé par le gouvernement, je ne comprends pas trop pourquoi) et c'est ce qu'elle a fait.

Osler laisse soupçonner qu'on n'a rien payé en espèces pour ces $210,000 d'actions ordinaires, et d'après les apparences, lui-même et ses amis les ont obtenus pour rien et la subvention en terres à très bon marché. Ce que les obligations ont réalisé à leur émission, ou à leur "vente" pour parler comme Osler, nous l'ignorons. Il est possible qu'elles aient été vendues à moitié prix à un syndicat qui fit décider la maison Morton, Rose et Cie à faire l'émission des premiers £500,000.

Le "Stock Exchange Official Intelligence" de Londres, en 1900, dit que les obligations sont "garanties par l'hypothèque.... sur le chemin de fer.... à l'exclusion de la subvention en terres. L'émission est de £500,000.... 1889 par Morton.... au pair"—(mais je crois que les deux derniers mots veulent dire seulement qu'elles étaient offertes au pair, et émises, £220,000 vendues en mai 1890.... £12,700 émises pour régler définitivement les comptes de l'entrepreneur".

Quoi qu'il en soit, M. Osler dit : "Les terres de la compagnie et les obligations ont été vendues et ont rapporté $3,700,000. Le prix d'adjudication de la construction était de $2,500,000," faisant comprendre par là que la balance, soit $1,200,000 était déposée chez Morton pour être affectée pour les six années à l'intérêt sur les obligations, auquel il n'était pas pourvu par le paiement officiel de $80,000 par année, lequel paiement s'effectuait à partir du parachèvement de la ligne. L'intérêt fixé est 6 pour cent par année sur £782,700 d'obligations ($3,809,140) ou $228,548 par année, sans rien déduire pour paiement anticipé ou, si on déduit le paiement anticipé de $80,000 par année, $148,548 par année ; ce qui revient à $891,228 en six ans. Il y a une très grande différence entre ce chiffre et $1,200,000 plus l'intérêt pour paiement anticipé. Si les obligations réalisaient leur valeur nominale, moins les dépenses ordinaires d'émission, cela voudrait dire $3,700,000, et si la compagnie a vendu les deux tiers de 1,619,200 acres (en laissant un tiers des terres entre les mains du gouvernement), à $2 l'acre on arriverait à $2,158,932. En faisant le total la compagnie peut avoir encaissé quelque chose comme $5,858,932 dont, premièrement, elle a déduit une somme qui n'atteint pas $891,288 pour le service de l'intérêt sur les obligations pendant six ans ; en second lieu une somme de $2,500,000, qui était le prix d'adjudication de

la construction (mais il y a eu probablement des imprévues) ; et troisièmement un montant de $2,465,642, qui sont allés dans leurs goussets, probablement comme dividendes."

Voilà ce qu'a écrit un des porteurs d'obligations de ce chemin de fer.

L'honorable M. HAGGART : Quel est son nom ?

M. SCOTT : J'en suis fâché, mais je n'ai pas la permission de ce monsieur de citer son nom. Toutefois, si l'honorable député (M. Haggart) désire le connaître, je crois que je pourrai obtenir la permisssion de le lui communiquer privément. On sait que l'honorable député de Toronto-ouest est très exigeant sur les convenances parlementaires. Au demeurant, c'est un grand homme. Les vulgaires représentants du Nord-Ouest ne comptent pour rien à ces yeux. Il l'a dit lui-même. Pendant la dernière session il a dit à la Chambre que ma déclaration concernant ses relations avec ces chemins de fer n'était pas digne de son attention. C'est parce qu'un journal quelconque avait parlé de l'affaire qu'il avait jugé à propos de s'occuper du sujet en question l'année dernière. Nous qui habitons l'ouest, nous avons la bonté de payer des dividendes aux chemins de fer de l'honorable député. Il nous reste encore l'air que nous respirons, mais c'est à peu près le seul article dans le Nord-Ouest que les membres de la gauche, quand ils étaient au pouvoir, n'ont pas concédé à ces compagnies pour créer des monopoles. Et nous avons le droit d'occuper des sièges dans cette Chambre si nous pouvons franchir les obstacles élevés avec l'argent de l'honorable député. Dans le cas contraire, nous vivons seulement avec sa gracieuse permission et il ne fait aucun cas de nous. C'est un homme qui a l'esprit de sacrifice, il nous l'a dit lui-même. Il s'est donné beaucoup de mal pour nous construire ces voies ferrées—c'est la confidence qu'il nous a faite l'an dernier—et lui n'en a retiré aucun profit. Il nous a fait également comprendre que son opposition extrême au Grand-Tronc-Pacifique va tout à fait à l'encontre de son intérêt personnel. Il prétend que si le projet du Grand-Tronc-Pacifique devient réalité, il sera d'un avantage énorme pour le Pacifique Canadien dont il est directeur, actionnaire et membre du conseil d'administration, comme nous l'a fait remarquer le député d'Eessex-sud (M. Cowan). Un fait significatif, c'est que tous les représentants du chemin de fer Canadien du Pacifique que nous avons entendus parler, partagent les opinions de l'honorable député de Toronto-ouest sur le Grand-Tronc-Pacifique. L'honorable député n'est pas généreux envers ses collègues du bureau du Pacifique en s'attribuant le monopole du patriotisme de ce bureau en ce qui concerne le projet du Grand-Tronc-Pacifique. Nous avons entendu sir William Van Horne et sir Thomas Shaughnessy parler sur le même sujet. J'ai lieu de croire que le discours prononcé il y a quelque temps par sir Thomas Shaughnessy à Toronto n'avait d'autre objet que d'améliorer les perspectives du Grand-Tronc-Pacifique. Et on nous a dit également—je n'ai pas vérifié la chose—qu'un des directeurs du Grand-Tronc-Pacifique à Londres, M. Thomas Skinner, est l'éditeur du "Canadian Gazette".

Ceux qui ont lu les articles contenus dans le "Canadian Gazette" ne seront pas peu surpris d'apprendre que l'attitude prise par ce journal implique une approbation du projet du Grand-Tronc-Pacifique. On se plaît à citer les paroles de sir Sanford Fleming, un des directeurs du Pacifique Canadien, en les interprétant comme étant favorables au Grand-Tronc-Pacifique, mais si on les examine de près, tout ce qu'on y trouve c'est qu'il est en faveur de la construction d'une voie ferrée tout à fait au nord du lac Winnipeg, du Manitoba et des territoires organisés, tellement au nord qu'elle ne pourrait en aucune façon faire concurrence au Canadien du Pacifique ni lui porter préjudice de quelque manière que ce soit. Je crois donc que l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) n'est pas juste envers ces collègues du bureau de direction du Pacifique lorsqu'il cherche à canvaincre la Chambre que ceux qui sont intéressés dans cette compagnie favorisent le Grand-Tronc-Pacifique parce que celuici promet de lui rapporter un profit énorme. Comme je l'ai expliqué, l'honorable député de Toronto-ouest est allé en Angleterre avec une valeur de $12,000,000 de bonnes garanties canadiennes pour lancer deux projets financiers qui en réalité ne demandaient que $6,000,000, et il n'a pu obtenir $6,000,000 que grâce à des garanties additionnelles sous forme d'obligations valant $10,000,000. Et il cherche à nous faire accroire ici que, pour rapporter les $6,000,000, il s'est vu forcé d'engager les $12,000,000 en espèces et en terres, ainsi que les garanties qu'il avait apportées avec lui, et par-dessus le marché, qu'il a dû émettre pour $10,000,000 d'obligations servant de garantie. Il a fini par nous dire qu'il a dû laisser $3,000,000, dans la caisse des banquiers anglais pour garantir le paiement de six années d'intérêt sur les obligations qui avaient rapportées $9,263,653.

Avant d'aller plus loin il me sera peut-être permis de lire devant cette Chambre l'opinion de quelques personnes du dehors sur ses transactions. Voici une lettre très courte d'un monsieur de Pincher-Creek, qui m'est parvenue peu après le débat de l'année dernière. Elle est datée du 5 septembre 1903 et se lit comme suit :

Je vous remercie de tout cœur d'avoir exposé aussi hautement et aussi clairement le tripotage infâme se rapportant au Calgary-Edmonton et à d'autres chemins de fer dans le passé. Nous, habitants de Pincher-Creek, qui sommes cependant bien éloignés de la ligne de Calgary à Edmonton, nous avons souffert pendant des années de ce vol de nos terres et nous en souffrons encore. Les villes de Mc-

Leod et d'Edmonton ont souffert de la tentative scélérate de les faire déplacer en empêchant le Calgary-Edmonton de les atteindre. Ne peut-on pas prendre des mesures ?——

J'appelle l'attention de l'honorable chef du gouvernement (sir Wilfrid Laurier) sur ce paragraphe :

—pour obliger ses tripotiers de restituer leurs biens mal acquis ? Il y a eu avant aujourd'hui des poursuites pour des vols semblables des fonds publics. L'effet en serait bienfaisant.

L'honorable JOHN HAGGART : L'honorable député aurait-il la bonté de nous donner le nom de l'auteur ?

M. SCOTT : Dans ce cas comme dans l'autre, je n'ai pas la permission de l'auteur de citer son nom, mais il est probablé que je pourrai l'obtenir. La lettre suivante est d'un monsieur qui est intéressé financièrement dans les obligations de l'embranchement de Prince-Albert par ces relations avec l'Europe, et il dit :

Une chose que je ne puis pas comprendre c'est la manière dont Osler est arrivé au chiffre de $1,500,000 pour payer l'intérêt sur les obligations de la compagnie pendant six ans, et pourquoi il n'a pas déposé dans des banques d'épargne du Canada l'argent réalisé dans ce but, au lieu de l'empiler dans les coffres-forts de la maison Morton, Rose et Cie. Son explication sur la manière dont toute la manipulation de ces terres s'est faite par ladite maison jusqu'à l'année dernière est absolument inexplicable si on considère qu'il n'avait rien à faire avec cela, puisque les terres étaient déjà vendues. Je crois qu'il est lui-même le président de la Compagnie de Qu'Appelle, de sorte qu'il est doublement responsable envers les actionnaires.

L'auteur de cette lettre fait allusion ensuite à une partie de mon discours qui contenait une lettre de M. Hugh Sutherland, lettre qu'il n'avait jamais vue auparavant et qu'il trouve très intéressante. Il continue ensuite :

Je crois qu'un débat de ce genre, sans y mettre de gants blancs, rendra de telles actions impossibles dans l'avenir, mais cela n'apporte aucun soulagement aux veuves et aux orphelins qui ont été les victimes de ces escroqueries.

M. LANCASTER : L'honorable député veut-il nous dire qu'il s'est servi de ce langage ?

M. SCOTT : C'est un habitant très respectable des territoires du Nord-Ouest, dont il ne m'appartient pas de citer le nom dans cette Chambre.

M. LANCASTER : Alors, ne lisez pas la lettre.

M. SCOTT : Mon honorable ami me permettra d'agir au meilleur de mon propre jugement.

L'auteur dit plus loin :

J'aimerais beaucoup connaître ce qui s'est passé en secret dans la transaction entre Osler-Hammond et Morton-Rose. McCreary a frappé juste en disant que les obligations ont été acceptées grâce à l'assertion qu'elles seraient probablement rachetées par le Pacifique à 110. Le Pacifique Canadien dans ses rapports annuels, ne tient pas compte séparément des profits de son bail, et le rapport de la ligne de Qu'appelle au Lac Long est tout à fait muet sur les faits et les chiffres, et il est très difficile d'en obtenir des porteurs d'obligations.

M. LANCASTER : L'honorable député (M. Scott) veut-il laisser entendre que les auteurs de ces trois lettres lui ont demandé de lire ces lettres dans la Chambre, mais qu'ils refusent en même temps de donner leurs noms ?

M. SCOTT : Mon honorable ami (M. Lancaster) ne m'a pas compris du tout. Je n'ai pas dit que les auteurs m'ont demandé de lire ces lettres.

M. LANCASTER : Et en même temps de refuser de dire quels en sont les auteurs.

M. SCOTT : Je répète encore une fois que je n'ai pas dit que les auteurs m'avaient demandé de lire ces lettres dans la Chambre. Les deux dernières lettres que j'ai lues avaient été écrites à moi-même ; l'autre, d'un actionnaire anglais, avait été adressée à un citoyen du Nord-Ouest, pas à moi, mais elle m'a été remise. Pour le moment, les auteurs ne m'ont pas autorisé à citer leurs noms dans cette Chambre, mais si l'honorable député désire les connaître, je n'ai pas le moindre doute que j'obtiendrai en temps opportun l'autorisation nécessaire.

M. LANCASTER : A-t-il la permission de ces messieurs de se servir de ce langage dans cette Chambre tout en refusant de révéler leurs noms ?

M. SCOTT : Je ne permettrai pas qu'on me fasse subir un interrogatoire contradictoire.

M. LANCASTER : Nous voulons savoir qui s'est servi de ce langage.

M. SCOTT : J'ai lu les lettres ; elles ont été écrites par des personnes au courant de l'affaire et je déclare qu'elles sont authentiques. Il m'appartient seul de décider si je dois divulguer les noms.

M. LANCASTER : L'honorable député affirme-t-il qu'elles ont été écrites pour être lues dans cette Chambre ?

M. SCOTT : J'ai affirmé carrément à deux reprises que je n'ai rien dit de tel, mais j'ai procuré à la Chambre l'avantage de connaître le contenu de ces lettres.

M. LANCASTER : Il serait très avantageux de savoir quels sont ceux qui les ont écrites.

M. SCOTT : J'ai déjà fait justice de la prétention soutenue sans gêne par l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) qu'il n'était ni un des promoteurs, ni un des détenteurs de la charte, et je me suis étendu

aussi sur l'assertion que dans les deux cas ls terres étaient engagées en même temps que les obligations. J'ai dans la Chambre l'acte d'hypothèque relativement au chemin de fer de Calgary à Edmonton, mais pour aller au plus vite j'en lirai seulement la clause qui se rapporte au point qui nous occupe.

L'honorable JOHN HAGGART : Quelles preuves l'honorable député a-t-il amené pour prouver que le député de Toronto (M. Osler) est un des promoteurs ?

M. DAVIS : Nous verrons l'acte.

M. SCOTT : Il est dans le statut de 1890.

L'honorable JOHN HAGGART : Alors, celui qui prête son concours à l'adoption d'une charte est nécessairement un promoteur ?

M. SCOTT : Avec la permission de l'honorable député. Je reprendrai la déclaration faite par l'honorable député de Toronto-ouest disant que :

Je n'avais rien à faire avec l'obtention des chartes de ces chemins.... Je n'étais le promoteur d'aucun d'eux. Je m'en défends absolument. Certaines personnes ont obtenu une nouvelle charte—je n'étais pas du nombre.

Et il parle ainsi en face même de son nom qui figure dans la liste des propriétaires de la charte.

L'honorable M. HAGGART : Est-ce la nouvelle charte ?

M. SCOTT : Oui, la nouvelle charte. On en trouvera la liste au chapitre 84 des statuts de 1890. Maintenant, quant à sa prétention qu'il fallait engager les terres, pour garantir les obligations, il est intéressant de relire l'acte d'hypothèque, et voici une référence à une des clauses :

Il est stipulé dans tel acte d'hypothèque et dans les certificats d'obligation, que les obligations seront transmises par transport, par voie d'hypothèque au syndicat de la compagnie du chemin de fer, en même temps que ses revenus, etc., y compris une subvention annuelle de $80,000. Toutefois, il est expressément entendu que la subvention en argent ou en terres du gouvernement, excepté ce qui fait matériellement partie de la ligne de la compagnie, sera soustrait à l'effet de ladite hypothèque et ne fera pas partie de la garantie de paiement desdites obligations ni de l'intérêt sur icelles.

Voilà la disposition contenu dans la clause de l'acte d'hypothèque se rapportant au chemin de fer de Calgary à Edmonton. Dans le statut concernant le chemin de fer Qu'Appelle, Long Lake et Saskatchewan se trouve un paragraphe marqué (e) de l'article premier.

Dans le paragraphe (e) de l'article 1er d'un contrat entre la Compagnie du chemin de fer de Qu'Appelle au Lac Long et à la Saskatchewan et le chemin de fer Canadien du Pacifique, confirmé par le chapitre 82, 53 Victoria, il est stipulé que la première compagnie " n'émettra pas d'obligations garanties, directement ou indirectement, sur ces subventions en terres ou une partie quelconque d'icelles à l'exception des terrains, s'il en existe, qui sont occupés par la ligne du chemin de fer et les gares ".

Le paragraphe (c) de l'article 3 du susdit contrat stipule que " il est compris et déclaré que la Compagnie Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan, peut transporter la moitié du subside en terres du gouvernement du Canada, de temps en temps, à mesure qu'elles les aura gagnées, à toutes personne ou personnes, comme elle le jugera à propos.

Voilà probablement une disposition dont l'honorable député de Toronto-ouest et ses associés ont bien profité. Vient ensuite son affirmation que pour garantir les six années d'intérêt sur les obligations, la différence de $3,000,490 entre le produit des obligations et le coût d'établissement devait être laiisée entre les mains des banquiers. Assurément, les $3,000,000 qu'il laissait entre les mains des banquiers pourvoyaient à leur propre intérêt et il n'y avait aucun paiement d'intérêt à faire de ce côté. Le chemin de fer a coûté $6,283,162. A six pour cent pendant six ans cela fait $2,261,934. Mais il ne faut pas oublier que les porteurs d'obligations avaient reçu une garantie en espèces du gouvernement s'élevant à $80,000 par année pour chaque ligne, soit $160,000 par année sur les deux. En six ans cette somme s'élèverait à $960,000, faisant une différence à laquelle il faudrait pourvoir pour payer le total des intérêts pendant ces six années, soit $1,301,934, total entièrement distinct de la partie de la subvention en terres, laquelle, comme il appert par le prospectus de la Compagnie de Prince-Albert, fut subséquemment vendue et transportée comme faisant partie du montant affecté au paiement des six années d'intérêt. L'honorable député de Lanark-sud aura peut-être la bonté, en présence du refus de l'honorable chef de l'opposition d'attirer sur ce point l'attention de son collègue de Toronto-ouest et de lui demander de répéter, s'il ose le faire, la déclaration qu'il a faite l'an dernier qu'il a été obligé d'engager toutes les terres en même temps que les obligations pour prélever les fonds nécessaires à la construction de ces voies ferrées, qu'il était obligé de laisser $3,000,490 chez les banquiers pour faire face à l'intérêt qui, cependant, sans le produit de la vente des terres n'exigeait qu'une somme de $1,301,934 comme je l'ai démontré auparavant. Je ferai remettre à l'honorable député de Lanark-sud les statuts de 1890 comprenant le chapitre 84, qui contient le nom de son ami. L'honorable député, qui jusqu'ici n'a pas pu ou n'a pas osé répéter les assertions qu'il a faites l'an dernier, aura peut-être la bonté de venir prendre son siège dans la Chambre et d'expliquer ce qu'est devenue la balance de $1,698,445. La Chambre et le public de ce pays ont intérêt à savoir quel a été le résultat de cette transaction, surtout

ceux qui devaient être desservis par ces chemins de fer et qui ne l'ont pas été. Ne perdons pas de vue qu'il reste encore à rendre compte de la plus grande partie des terres, indépendamment de ce montant de $1,698,445. En outre je ferai remarquer à la gauche que les terres ne garantissaient pas les obligations et que toutes les terres n'étaient pas vendues à l'époque de la vente des obligations ; avant de terminer je communiquerai à la Chambre un rapport des terres venant du département de l'Intérieur et la liste des personnes qui ont obtenu des titres sur les terres accordées pour venir en aide à la construction de ce chemin de fer. J'apprendrai à l'honorable député de Lanark-sud qui voudra bien appeler sur ce point l'attention de son honorable ami le député de Toronto-ouest, que, grâce à la concession d'un million et demi de dollars et de subventions en terres par le parlement en faveur de ces compagnies les habitants de l'ouest se trouvent aujourd'hui privés des voies de communication qui sont le sujet de tant de plaintes ; et se sont ces compagnies organisées par l'honorable député de Toronto lui-même qui se sont emparées à vil prix des terres accordées à titres de subvention. Il n'a jamais rompu ses relations avec ces compagnies. Je crois même qu'il est encore directeur d'une de celles qui sont en possession des terres devant garantir les obligations. Si la somme de $500,000 que la Compagnie des terres Calgary et Edmonton a réalisée par la vente des 130,000 acres de terre qu'elle a vendus l'an dernier avait été affectée à l'amélioration de ces chemins de fer, les citoyens du district de la Saskatchewan n'auraient pas été obligés d'envoyer des télégrammes que mon ami le deputé de la Saskatchewan (M. Davis) et moi-même avons été invités à lire en plus d'une circonstance ; ces voies ferrées ne seraient pas dans l'état déplorable où nous les trouvons aujourd'hui. Voici un état du ministère de l'Intérieur au sujet de la manière dont on a disposé de ces terres :

Subvention à la Compagnie du chemin de fer Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan.

	Acres.
Superficie gagnée, moins celle retenue relativement au transport de la subvention..	1,126,230
Superficie totale pour laquelle il a été délivré des lettres-patentes à des compagnies de chemin de fer ou à leurs représentants, répartie comme suit :	
	Acres.
Superficie dont les titres ont été délivrées à la Compagnie des Terres du Canada.	127,651.63
Superficie dont les titres ont été délivrés à Osler, Hammond et Nanton..	128,875.95
Superficie dont les titres ont été délivrés à des tiers.. ..	29,473.16
Total..	286,000.74
Superficie dont les titres ont été transférés à la Compagnie des Terres de la Vallée de Saskatchewan..	840,229.26
	1,126,230

Subvention à la Compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton.

Superficie totale dont les titres ont été délivrés à cette date..		1,139,699.59
Superficie dont les titres ont été délivrés à la Compagnie de Terres C. et E...	792,979.69	
Snperficie dont les titres ont été délivrés aux cessionnaires de la Compagnie de Terres..	12,510.17	
Superficie dont les titres ont été délivrés à James Ross.	41,130.91	
Superficie dont les titres ont été délivrés aux cessionnaires de James Ross.. ..	505.10	
Superficie dont les titres ont été délivrés à Osler, Hammohd et Nanton..	25,140.79	
Superficie dont les titres ont été délivrés à la Compagnie de chemin de fer de C. à E..	215,856.74	
Superficie dont les titres ont été délivrés à des mandataires du chemin de fer..	51,576.19	
Total..		1,139,699.59

Au bout de treize ans la Compagnie du chemin de fer de Prince-Albert était encore en position de traiter avec une nouvelle compagnie, la "Saskatchewan Land Company", composée de spéculateurs américains et de lui transférer l'année dernière 840,229 acres, faisant un total de 1,126,230 acres qui était la superficie totale dont la Compagnie de Prince-Albert avait droit de prendre possession. L'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) protesta avec véhémence contre une phrase de l'honorable premier ministre concernant, si j'ai bonne mémoire les "hommes gorgés d'or et de biens" (moneyed and ownied men). Le premier ministre expliqua que la dernière expression signifiait grands propriétaires fonciers. L'honorable député de Toronto-ouest soutenait que cette classe n'existait pas dans ce pays, mais il me semble qu'un homme à qui on a permis d'exploiter—si c'est le mot propre—à qui on a permis de manipuler, ou dans tous les cas de brocanter trois millions et demi d'acres de bonne terres dans les territoires du Nord-Ouest, a tort de se formaliser de ces paroles, car s'il existe dans ce monde de grands propriétaires, l'honorable député peut se considérer à bon droit comme un de ceux-là. Depuis quelque temps les membres de l'opposition ont l'air de porter un intérêt tout particulier à la question du transport dans les territoires du Nord-Ouest. La question du Grand-Tronc-Pacifique les occupe tout particulièrement. Laissez-moi leur dire que parmi les colons établis dans le Nord-Ouest on en compte plusieurs dizaines de mille pour lesquels le

projet du Grand-Tronc-Pacifique est devenu une question primant toutes les autres à cause des transactions inqualifiables que j'ai exposées cet après-midi. Si quelque membre de l'opposition veut bien prendre la parole sur cette question à laquelle j'ai consacré une heure et quart——

M. LANCASTER : Nous ne voulons pas faire perdre à la Chambre un temps que nous voudrions consacrer aux affaires.

M. SCOTT : Je m'attends à ce qu'on me prenne à parti comme on l'a fait l'année dernière, cependant, il n'y a pas lieu dans ce cas d'invoquer la perte de temps quand il s'agit de discuter un sujet de cette importance. D'après moi, il s'agit de trois millions et demi d'acres de terre dans les territoires du Nord-Ouest ; il s'agit des ressources d'une valeur de plus de $9,000,000, d'un chemin de fer de 550 milles de longueur, d'une question vitale qui intéresse plusieurs centaines de colons établis au nord de la vallée Qu'Appelle et au sud de la rivière Saskatchewan exposés aujourd'hui à la famine. Dans mon opinion, on ne peut me blâmer d'amener cette question devant le parlement canadien. M. l'Orateur, mes collègues du Nord-Ouest et moi-même nous continuerons à agiter cette question jusqu'à ce que le parlement ait trouvé un moyen efficace pour remédier au mal causé par ces transactions. Certains membres de la gauche critiquent très sévèrements nos transactions de chemins de fer, mais ils sont eux-mêmes responsables des transactions que je viens d'exposer. Depuis l'ouverture de la session, ils posent tous les jours au premier ministre cette question : Si le public canadien doit fournir tant au Grand-Tronc-Pacifique et que la compagnie elle-même fournisse peu de chose, pourquoi le pays ne prend-il pas à sa charge toute l'entreprise ? A notre tour, nous aurions raison de demander, en parlant des deux chemins de fer en question, pourquoi, puisque le gouvernement a tout fourni,— puisqu'il a fourni le double des ressourcese nécessaires pour construire ces voies ferrées, puisqu'il a fourni $22,000 par mille pour la construction de ces lignes lorsque d'après le rapport du ministre des Chemins de fer ils n'ont coûté que $11,000 par mille ; puisque au total le pays a fourni le double de ce qu'il fallait, nous sommes en droit de demander comment il se fait que le gouvernement d'alors n'a pas réservé au public canadien la propriété du chemin plutôt que de l'abandonner à une compagnie ?

M. MACLEAN : Dois-je comprendre que l'honorable député désapprouve l'un et l'autre ?

M. SCOTT : Je ne comprends pas tout à fait.

M. MACLEAN : Dois-je comprendre par les paroles de l'honorable député qu'il désapprouve les deux systèmes ? Cependant deux noirs ne font pas un blanc.

M. SCOTT : Le cas que je viens d'exprimer est radicalement mauvais.

M. MACLEAN : Et l'autre ne l'est que relativement.

M. SCOTT : Je sais que le public s'est plaint à juste titre du cas qui m'occupe. Dans mon opinion, lep ublic ne se soucie guère de savoir qui est le propriétaire d'une voie ferrée tant qu'on lui donne un bon service à un prix raisonnable. Quand même ces chemins de fer seraient entre les mains des particuliers, si le public pouvait jouir d'un tarif de transport acceptable et d'un bon service, pour ne pas dire d'un service quelconque, je n'aurais pas à me plaindre aujourd'hui dans cette Chambre. Au commencement de mes remarques, j'ai lu un télégramme dans lequel les colons de cette région sont menacés de famine.

M. LANCASTER : De qui vient ce télégramme ?

M. SCOTT : De M. K. B. Berkland au nom des citoyens de Hanley. Il n'est que la répétition d'un autre télégramme que j'ai lu dans cette Chambre, il y a dix jours. Ceux qui sont établis le long de toute la ligne sont forcés de réclamer. Comme je l'ai fait remarquer, l'honorable député était absent de la Chambre, ce sont de nouveaux colons ; c'est la première fois qu'ils ensemencent les terres et ils sont obligés d'importer leurs grains de semence.

M. BLAIR : L'honorable député affirme-t-il que cet état de choses existe déjà depuis quelque temps dans ce district ?

M. SCOTT : L'état de choses actuel n'est pas tout à fait aussi grave que par le passé, la circulation sur les chemins de fer a subi de fréquentes interrruptions dans ces dernières années. Ce sont là des faits qui se renouvellent souvent. Dans plusieurs occasions le député de la Saskatchewan (M. Davis) a été obligé de se plaindre de l'irrégularité du service des postes à cause de l'incapacité de la compagnie du chemin de fer, et ces interruptions durent quelquefois toute une semaine : d'autres fois deux semaines ; et même approchant d'un mois. Tout le monde comprendra que si les ressources de ce pays, votées en faveur de ces compagnies de chemins de fer avaient été affectées aux voies ferrées, nous n'aurions pas eu de plaintes à porter. C'est parce que les ressources accordées à ces voies ferrées ont été détournées de leur destination, que nous avons raison de nous plaindre. Le député qui représente actuellement Toronto-ouest a vendu sur le marché anglais assez d'obligations, non seulement pour construire la ligne, mais pour laisser entre les mains des banquiers de quoi payer six années d'intérêt, et les concessions de terre ont été accaparées par d'autres personnes ; elles ont servi à des fins qui n'ont profité en rien au chemin de fer. Comme je l'ai déjà dit, la Compagnie des terres de Cal-

garry et d'Edmonton a touché, l'an dernier, sur la vente de 130,000 acres de terre un demi million de dollars. Si on avait affecté cette somme à l'amélioration du chemin, l'état de choses dont nous nous plaignions n'existerait pas aujourd'hui.

En terminant, je répèterai que je regrette beaucoup que l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) ne soit pas à son siège. On me reprochera peut-être de discuter de nouveau cette question en son absence, mais d'un autre côté, il ne serait pas juste de subordonner au bon plaisir de l'honorable député les intérêts de la population de ces régions. Lorsque j'ai appelé l'attention de la chambre sur cette matière il y a quelque dix jours, j'ai expressement demandé au chef de l'opposition de porter ces faits à la connaissance de son ami qui se trouvait alors absent, et j'espérais que celui-ci nous fournirait des explications aussitôt qu'il reviendrait dans cette enceinte. Je me suis fait un devoir d'être présent à chaque lecture de l'ordre du jour, mais l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) n'a pas daigné nous donner un mot d'explication.

M. MACLEAN : Vous plaignez-vous de la suspension de l'irrégularité du service ?

M. SCOTT : Il n'y a réellement aucun service à l'heure qu'il est. Le pont de la Saskatchewan du Sud a été emporté par les eaux, la vallée de la Qu'Appelle est inondée et le service du chemin de fer est interrompu. Cet état de choses existe non seulement depuis une semaine et depuis un mois, mais depuis janvier dernier, ainsi que vous le dira l'honorable député de la Saskatchewan (M. Davis). Il a reçu de Rosthern et de Prince-Albert des télégrammes l'informant que des marchandises expédiées de Winnipeg et d'autres endroits à l'est de cette dernière ville sont restées sur la voie ferrée et ne sont pas encore arrivées à destination.

Ce qui m'a déterminé à ramener le sujet sur le tapis, c'est une dépêche qui m'a été adressée et dont la dernière phrase se lit comme suit :

> Répondez et donnez-nous des nouvelles, afin que nous sachions à quoi nous en tenir.

Si ces gens-là sont exposés à mourir de faim, ils aimeraient à le savoir, afin de s'accrocher au besoin à la seule planche de salut qui leur reste pour sortir de la situation périlleuse ou ils se trouvent.

M. JABEL ROBINSON : Je me permettrai de demander à mon honorable ami s'il a porté cette dépêche à la connaissance du ministre des Chemins de fer ou s'il a lui-même fait quelque chose pour venir en aide à ces malheureux ?

M. SCOTT : La dernière fois que la Chambre a été saisie de la question, le ministre des Chemins de fer était présent et il nous a promis de faire une petite enquête ; mais je n'ai pas entendu parler de rien depuis. Nous avons reçu de nouvelles dépêches encore plus alarmantes que les premières ; et bien que l'honorable député de Toronto-ouest ne soit pas à son siège, je crois que l'état de choses actuel me justifie de revenir sur ce sujet et de faire appel à la sympathie du public, des Chambres et du gouvernement avec toute l'énergie dont je suis capable.

M. LANCASTER : M. l'Orateur, je vous prie d'ordonner que les lettres que l'honorable préopinant vient de lire seront déposées sur le bureau de la Chambre. Il est vrai qu'il nous a dit ne pouvoir donner les noms des signataires. Il s'agit ici d'une question d'ordre parlementaire. Je reconnais que l'honorable député et ceux qui ont signé ces lettres ont des droits, mais les membres de cette Chambre ont aussi les leurs. Les prétendus faits que relatent ces lettres mettent en doute la véracité, je pourrais dire l'honneur d'un de nos collègues qui se trouve absent.

L'honorable député de Toronto-ouest nous a donné sa version de l'affaire et l'honorable député d'Assiniboïa-ouest entreprend de la contredire en s'appuyant sur de véritables lettres anonymes, car on refuse de nous dire par qui elles sont signées. On ne peut s'abriter derrière les règlements de la Chambre et dire maintenant que ces lettres sont d'un caractère confidentiel, car il aurait dû se rendre compte de leur nature avant de les opposer à la déclaration d'un de nos plus éminents collègues. Il ne saurait maintenant être question des droits de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest et des auteurs de ces lettres ; il s'agit purement et simplement du droit que possède la Chambre d'étudier certains éléments de preuve qu'on lui soumet afin de révoquer en doute la parole de l'honorable député de Toronto-ouest. Dans les circonstances, M. l'Orateur, je demande que vous ordonniez de déposer ces lettres sur le bureau de la Chambre.

M. SCOTT : Je demanderai à l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) de déposer sur le bureau le statut que je lui ai envoyé il y a quelques instants. C'est un document public qui est d'une très grande importance en cette matière.

Au sujet de ces lettres, je me contenterai de répéter que je n'ai pas l'autorisation de les déposer sur le bureau ou de divulguer, pour le présent du moins, les noms de ceux qui les ont écrites.

Sir WILFRID LAURIER : Dois-je comprendre que l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) en appelle au règlement ?

M. LANCASTER : Oui.

Sir WILFRID LAURIER : Je crois qu'il se trompe. Si un ministre lit un document concernant des affaires d'Etat, il doit le déposer sur le bureau, mais un simple député qui donne lecture d'une lettre qui lui est adressée n'est pas astreint à cette formalité.

M. HAGGART : Je connais très bien le règlement à ce sujet. Il y a quelque temps

l'honorable député d'Assiniboïa-ouest a avancé des faits que l'honorable député de Toronto-ouest a niés. Aujourd'hui, le premier nous lit une foule de lettres d'un caractère confidentiel pour démontrer que son collègue a tort. D'après le règlement, il n'a pas droit d'en agir ainsi, quand même ces lettres seraient parfaitement vraies, et seraient une complète justification de son attitude.

M. SIFTON : La gauche aurait dû faire l'objection lorsque les lettres ont été lues.

L'honorable M. HAGGART. C'est ce qu'on a fait. Ces lettres, après avoir été lues ici, ne sont plus d'une nature confidentielle. On s'en sert pour porter atteinte à l'honneur d'un membre de cette Chambre qui a catégoriquement nié les assertions de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest. Cependant, celui-ci, connaissant le règlement et sachant qu'il n'a pas le droit de lire une lettre confidentielle pour contredire la déclaration de l'honorable député de Toronto, passe outre et refuse de nous donner le nom du signataire. Je ne crois point qu'un cas semblable se soit encore présenté. Aux communes anglaises, l'orateur aurait immédiatement imposé silence à l'auteur d'une pareille indélicatesse.

L'honorable député d'Assiniboïa-ouest nous ayant donné lecture de ces lettres, je crois qu'il est de votre devoir d'ordonner qu'elles soient déposées sur le bureau.

L'honorable M. SIFTON : On me permettra peut-être de dire un mot sur l'appel au règlement. Si j'ai bien compris, il s'agit de savoir si un député, ayant lu, sans qu'on élevât aucun objection, une lettre adressée à lui-même ou à une autre personne, peut être forcé de la déposer sur le bureau. Si c'est là le principe que la gauche énonce en ce moment, qu'elle nous dise sur quelle autorité elle s'appuie. J'ose affirmer qu'elle n'en trouvera aucune.

Si l'honorable député d'Assiniboïa-ouest a violé les règlements en lisant une lettre qui est de nature à blesser un des membres de cette Chambre dans sa dignité ou son honneur, on aurait dû l'interrompre immédiatement et nous aurions alors discuté le point en litige. Au sujet du dépôt des documents sur le bureau de la Chambre, ce règlement est bien connu. Si un ministre lit un document officiel, il doit le déposer sur le bureau ; mais j'ose affirmer que mon honorable ami (M. Haggart) ne peut nous citer un seul cas où l'on ait obligé un député à déposer sur le bureau, une lettre d'un caractère confidentiel dont il a donné des extraits, lorsqu'aucune objection n'a été apportée à cette lecture.

M. LANCASTER : Mon honorable ami doit certainement se rappeler que je me suis opposé à la lecture de ces lettres à moins que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest ne nous donnât le nom des signataires.

L'honorable M. FIELDING : Si l'objection que l'on fait au sujet du droit des députés de lire des lettres vaut quelque chose, il importe peu que l'on donne ou non le nom des signataires.

M. LANCASTER : Quoi qu'il en soit, l'objection a été faite en temps et lieu.

L'honorable M. FIELDING : Demander le nom de l'auteur n'est pas s'opposer à la lecture d'un document. Si l'honorable député (M. Scott) n'avait pas le droit de lire ces lettres—je ne me prononce pas sur ce point—je ne vois pas comment il régulariserait sa position en nous donnant le nom des signataires. On ne s'est pas opposé à la lecture de ces lettres.

M. LANCASTER : Oui, oui.

L'honorable M. FIELDING : Mon honorable ami dit qu'il ne s'est pas opposé à la lecture, mais a simplement demandé le nom des auteurs de ces lettres. En ce qui concerne la question de règlement, peu importe que l'on ait ou que l'on n'ait pas nommé les signataires. Il s'agit de savoir maintenant si l'honorable député d'Assiniboïa-ouest est obligé de déposer ces lettres sur le bureau.

M. LANCASTER : L'honorable ministre confond ; j'ai fait une objection, mais j'ai consenti à la retirer à la condition qu'on me donnerait les noms que je demandais.

L'honorable M. SIFTON : Je désire faire observer que cela importe peu en ce qui concerne la question d'ordre. Si l'honorable député désirait empêcher la lecture de ces lettres, avec ou sans le nom des signataires, son devoir était de vous soumettre son objection, M. l'Orateur, et demander votre décision. En prenant ce moyen, il aurait empêché la lecture de ces lettres ; mais, ne l'ayant pas fait, l'honorable député d'Assiniboïa-ouest a parfaitement raison de dire qu'il pouvait lire les passages qu'il jugeait à propos, que ces documents ne sont pas publics et qu'il n'est pas obligé de les produire.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Il y a dans les règlements deux articles concernant la production des documents publics—l'un s'applique aux ministres et l'autre aux simples députés. Lorsqu'un ministre lit un document officiel, il est obligé de le déposer sur le bureau, si on le lui demande. Un simple député peut, cependant, lire un document public ou privé—d'après les règlements des Communes anglaises et ceux de cette Chambre—sans être obligé de le déposer sur le bureau, même si on le lui demande. Mais si ce document contient quelque chose qui soit de nature à contredire une déclaration faite en cette enceinte à la session alors en cours, l'Orateur pourra le déclarer hors de la question ; mais ce n'est pas violer le règlement que de lire un document qui contredit une déclaration faite à une session précédente. Il n'est pas nécessaire de donner le nom qui se trouve au bas d'une lettre dont on donne lecture ici ; c'est

purement et simplement une question de discrétion.

L'honorable M. HAGGART : Après la décision que vous venez de rendre, et que la Chambre acceptera de bonne grâce, je n'en ai pas de doute, je me contenterai, M. l'Orateur, de dire à l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) que ses déclarations étant basées sur des lettres qui sont virtuellement anonymes, puisqu'il refuse de nous en nommer les auteurs, je ne considère pas la matière comme assez importante pour y appeler l'attention de l'honorable député de Toronto-ouest et que je retire la promesse que j'ai faite à ce sujet.

L'honorable M. SIFTON : Il y a quelques jours, on a appelé l'attention de la Chambre sur la nécessité de fournir des grains de semence aux colons qui habitent la ville ou le village de Davidson, situé sur le parcours de cette voie ferrée. J'ai dit—en réponse, je crois, à l'honorable député d'Assiniboïa-ouest—que je verrais à ce que des mesures fussent prises afin de faire transporter ces grains aux cultivateurs de cette localité. Je me suis mis à l'œuvre immédiatement et, samedi dernier, notre commissaire d'immigration à Winnipeg m'a informé que la population agricole de Davidson avait reçu tout ce dont elle avait besoin.

Prévoyant de nouvelles difficultés, nous avons envoyé des instructions au surintendant de l'immigration à Winnipeg, M. W. D. Scott, et ce dernier est parti pour Régina où, je crois, il est arrivé ce matin. Je lui ai télégraphié un résumé des plaintes que nous avions reçues des colons de Hanley et je lui ai demandé de me faire rapport immédiatement.

On a parlé de l'intervention du ministre des Chemins de fer ; je ne vois pas quelle pression mon honorable collègue pourrait exercer efficacement en cette matière, puisque les autorités locales de la compagnie qui dessert ces régions font aujourd'hui tout ce qu'elles peuvent pour rétablir le service. Il suffit de dire à la Chambre qu'un pont considérable a été emporté et que quatre ou cinq milles de la voie ferrée sont sous les eaux pour qu'elle comprenne toutes les difficultés qu'il y a à surmonter. On se sert actuellement de bacs et d'embarcations pour franchir la partie de la voie ferrée qui se trouve inondée. Nos agents à Régina sont à l'œuvre pour remédier à ce fâcheux état de choses. Mon honorable ami peut compter que nous ferons tout ce qu'il est possible de faire.

M. T. O. DAVIS (Saskatchewan) : Comme cette voie ferrée traverse la plus grande partie de ma circonscription électorale, j'aimerais dire quelques mots avant la clôture du débat.

Avant d'entrer dans le cœur du sujet, je ferai observer que personne ne saurait réfuter les arguments apportés par l'honorable député d'Assiniboïa-ouest. Les membres de la gauche ont voulu créer une diversion en soulevant une question de règlement à propos de prétendues lettres anonymes.

M. HENDERSON : Je soulève la question de règlement. Il n'y a rien en délibération et on nous fait perdre notre temps.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Tant au cours de cette session que des précédentes, les députés qui désirent saisir la Chambre d'une question urgente, déclarent généralement—afin de se conformer au règlement—qu'ils ont l'intention de proposer l'ajournement. Il sérait certainement plus régulier de présenter cette motion, mais le député qui prend la parole ne propose la motion qu'après que ses collègues ont terminé leurs observations. Cette manière de procéder n'est peut-être pas très correcte, mais il me semble qu'il est un peu tard pour la critiquer.

M. HENDERSON : La question de règlement que je soulève, c'est que l'honorable député, après avoir déclaré qu'il terminait ses observations en présentant une motion d'ajournement, a omis de le faire. Il a eu honte ou il a oublié de faire une motion d'ajournement, et j'ai raison de dire que la Chambre n'est saisie d'aucune question qui puisse prêter à discussion.

M. DAVIS : Si la chose est nécessaire, je proposerai l'ajournement.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Il serait plus régulier d'avoir un secondeur.

M. DAVIS : L'honorable député d'Assiniboïa-ouest appuie cette motion.

M. HENDERSON : L'honorable député que l'on vient de nommer ne peut appuyer la motion parce qu'il a déjà parlé sur la question.

M. CALVERT : J'appuierai cette motion.

M. DAVIS : Je désire faire remarquer que lorsque l'honorable député de Lanark a quitté la Chambre——

L'honorable M. HAGGART : L'honorable député viole le règlement. Il discute une question qui vient de faire le sujet d'un débat.

M. DAVIS : J'ai bien le droit de répondre aux avancés qui ont été faits au cours de ce débat par l'honorable député de Lincoln. J'ai proposé l'ajournement de la Chambre, et je crois avoir la parole.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'irrégularité a été commise à une autre phase du débat. Mon attention était ailleurs lorsque l'honorable député d'Assiniboïa-ouest a terminé ses observations. C'était à se dernier qu'il appartenait de proposer l'ajournement, puisqu'il avait déclaré son intention de le faire. Il n'est probablement pas très régulier pour un autre député de faire cette motion lorsque plus de la moitié de la discussion a eu

lieu. Mais je crois que la Chambre passera par-dessus cette informalité et permettra la continuation du débat.

L'honorable M. HAGGART : Non, nous désirons procéder régulièrement. Je demande votre décision sur ce point, M. l'Orateur.

L'honorable M. FIELDING : Si nous devons suivre le règlement à la rigueur, je ferai observer à l'honorable député que, la motion n'ayant pas été faite auparavant, il ne peut lui-même discuter.

M. HENDERSON : Il ne discute pas non plus.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Si on soulève la question, je serai obligé de décider que la discussion qui a eu lieu avant la motion d'ajournement est hors de la question. Mais il n'y a pas à revenir là-dessus. La motion d'ajournement, proposée par l'honorable député de la Saskatchewan, appuyée par l'honorable député de Middlesex-ouest nous ramène dans les limites du règlement.

M. INGRAM : Devons-nous comprendre, M. le président, que, durant une heure et demie vous avez permis une discussion contraire au règlement ?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Voici ma réponse : elle est peut-être irrégulière, mais c'est la procédure que nous suivons généralement. J'ai fait observer l'autre jour que cette manière de procéder n'était pas conforme au règlement, parce qu'un député pouvait faire un long discours après avoir déclaré son intention de proposer l'ajournement et ne pas trouver de secondeur au moment de présenter sa motion. Mais c'est une procédure dont les deux côtés de la Chambre ont abusé, et je crois qu'il est préférable de n'en pas invoquer l'irrégularité aujourd'hui.

M. TAYLOR : Je soulève la question de règlement. Je suis entré juste au moment où vous donniez votre décision, M. le président, et j'ai entendu vos observations. Je comprends que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest a lu certaines lettres dans lesquelles on prend à partie un honorable membre de cette Chambre. Le règlement défend la lecture de lettres——

M. DAVIS. Cet incident est clos.

M. TAYLOR : Cette question n'a pas été soulevée.

M. R. L. BORDEN : Si vous avez donné votre décision à ce sujet, M. le président, j'aimerais la connaître.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : La question de règlement n'a pas été soulevée lors de la lecture des lettres. Plus tard, on a prétendu qu'un député qui lisait un document privé était obligé de le déposer sur le bureau. Au cours de la décision qui a eu lieu, on a abordé l'autre sujet, mais je ne sache pas qu'on ait soulevé la question de règlement. Si on a argumenté à ce point de vue, il était probablement trop tard. Les membres de cette Chambre comprendront facilement que le rappel au respect du règlement doit avoir lieu aussitôt que le règlement est violé. S'il y a eu une irrégularité, je ne l'ai pas remarquée et elle a dû se produire quelques minutes avant qu'on me l'ait signalée.

M. DAVIS : Si l'on me permet de continuer le débat, je dirai que les colons de l'ouest—surtout ceux de l'Assiniboïa et de la Saskatchewan que cette question intéresse tout particulièrement—seront heureux de connaître les tentatives que fait la gauche pour nous empêcher de porter leurs griefs à la connaissance du peuple canadien.

Le discours que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest a prononcé sur cette matière a été criblé d'interruptions, et on soulève toutes les questions de règlement imaginables afin de m'empêcher de parler. Je suis certain que la population de ces régions apprendra avec plaisir tous les efforts que font les membres de la gauche pour empêcher la discussion de cette question, qui est pour elle de la plus grande importance. L'opposition ne l'envisage peut-être pas à ce point de vue, mais elle a tort. Elle ne sait peut-être pas que le " Regina, Long Lake and Saskatchewan Railway " dessert plus de 200,000 milles carrés de territoire, sans compter les régions desservies par la voie ferrée de Calgary à Edmonton.

Je dirai qu'aucune de ces lignes n'aurait dû être établies. Il y a quelque treize ans, avant la construction de ces deux voies ferrées, mais après la rébellion que le gâchis administratif du gouvernement conservateur a provoquée, on a constaté qu'il était nécessaire de construire des chemins de fer dans cette contrée. La ville de Prince-Albert, où je réside, la ville la plus importante du district de la Saskatchewan, et, de fait, d'une des plus grandes des territoires du Nord-Ouest, envoya auprès du gouvernement de ce temps-là une députation afin de plaider en faveur du prolongement du chemin de fer du Nord-Ouest du Manitoba. Si l'on eut accordé à cette entreprise les subventions dont on a gorgé ces lignes ferrées, le prolongement se serait fait immédiatement et aurait traversé les plaines fertiles que le " Canadian Northern " a ouvertes à la colonisation. Après quelques années, le chemin de fer du Nord-Ouest, du Manitoba, aurait eu son terminus à Edmonton et nous n'aurions jamais entendu parler de la construction des lignes dont nous avons tant à nous plaindre. Pourquoi cette idée n'a-t-elle pas été mise à exécution ? Si le chemin de fer du Nord-Ouest du Manitoba avait prolongé sa voie depuis le Portage-la-Prairie, où il opérait sa jonction avec le Northern Pacific ", il aurait bientôt atteint les montagnes Rocheuses et serait devenu un immense tronçon d'un autre trans-continental.

Mais l'entreprise ne faisait pas l'affaire du chemin de fer Canadien du Pacifique et n'était pas du goût des amis de cette puissante compagnie. Ces derniers ne voulaient pas d'une ligne qui aurait des raccordements avec le "Northern Pacific", ils désiraient s'arrondir le ventre en mangeant les grosses subventions qu'ils recevraient de l'Etat pour établir des embranchements. Encore, s'ils n'avaient obtenu que la subvention ordinaire de $2,000 par mille, il n'y aurait pas eu trop à redire ; mais ils reçurent en outre 6,400 acres de terre par mille—de terre arable, fertile et excellente pour la culture du blé. Rien n'était trop bon pour eux. Ils touchèrent en outre $80,000 par année pour le transport des malles. Il est impossible de n'en pas venir à la conclusion que ces gens-là ont reçu plus qu'il n'était nécessaire, même à cette époque, pour construire cette voie ferrée.

Après avoir accordé d'aussi fortes subventions, il n'est pas déraisonnable de dire que le gouvernement conservateur aurait dû exiger que la construction et l'exploitation de cette ligne se fit dans des conditions convenables. Mais il n'en fût rien. La compagnie a vendu ces terres pour pas moins de $3 l'âcre, en moyenne ; elle a vendu les emplacements des principales villes du Nord-Ouest et encaissé la subvention affectée au transport des malles. En retour, qu'a-t-elle fait ? Elle a établi une ligne qui est virtuellement inutile, une voie ferrée qui n'est qu'une longue succession de traverses pourries, de vieux ponts vermoulus et sur laquelle roulent de temps en temps de vieilles locomotives bonnes tout au plus à être vendues pour de la ferraille. Pas de charbon. Pas de réservoir.

Je prétends qu'il n'est pas hors de raison pour les représentants du Nord-Ouest d'appeler sur ces faits l'attention de la Chambre et de demander ce qu'est devenu l'argent que l'on a retiré de la vente des terres.

M. COCHRANE : Est-ce que l'honorable député ne l'a pas déjà dit plusieurs fois ?

M. DAVIS : Et nous le redirons encore souvent ; nous le redirons tant qu'on ne redressera pas nos griefs. Lorsque nous avons saisi la Chambre de cette question, des hommes, qui ont été les promoteurs de ces entreprises, nous dirent qu'ils n'étaient pas intéressés dans ses voies ferrées. L'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) a déclaré ici, l'an dernier, qu'il n'avait pas été un des promoteurs de cette ligne. L'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) lui a mis sous les yeux l'acte de 1893 constituant en association la Compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton, et lui a prouvé qu'il figurait au nombre des concessionnaires.

L'honorable député de Lanark (M. Haggart) répondant à l'honorable député d'Assiniboïa-ouest, a dit aujourd'hui : Vous me me demandez d'appeler sur cette motion l'attention de l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler), mais je n'en ferai rien parce que vos arguments ont pour base des lettres anonymes. Faisant abstraction de ces lettres, je dis que l'honorable député d'Assiniboïa a prouvé—et prouvé hors de tout doute—que l'honorable député de Toronto avait tort de nier ses assertions. Quels sont les faits ? Voici ce qu'il a répondu, lorsqu'il était intéressé dans cette entreprise : Je n'en suis pas un des promoteurs. Mon honorable ami (M. Scott) lui a démontré le contraire en donnant lecture de l'acte constituant cette compagnie en association. Il veut échapper en nous disant qu'il n'a rien retiré de la vente de ces terres ; que celles-ci avaient été données en garantie des obligations de la compagnie et que ce sont les porteurs d'obligations qui en ont touché le prix. L'honorable député d'Assiniboïa a prouvé en lisant l'acte d'hypothèque, que ces porteurs des obligations de la compagnie n'avaient aucun droit sur les terres données par le gouvernement, mais qu'ils n'avaient hypothèque que sur la voie elle-même et les petits terrains vagues qu'il y a autour des gares.

Naturellement nous avons demandé ce qu'on avait fait des terres données à titre de subvention. Mon honorable ami le député d'Assiniboïa-ouest nous a fourni une liste des compagnies constituées en corporation qui ont obtenu une part de la subvention en terres et au nombre des concessionnaires se trouve la maison Osler, Hammond et Nanton ; ce qui semblerait prouver que l'honorable député de Toronto-ouest a eu sa part du gâteau.

Il y a plus. Une partie considérable des terres données au chemin de fer de Calgary à Edmonton a été mise au nom de la Compagnie des terres de Calgary et d'Edmonton (à responsabilité limitée). Cette dernière a reçu quelque 800,000 acres. Or, voici l'acte constituant en association cette compagnie, et il prouve que l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) a eu tort de nier les assertions de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott). Cet acte émane du gouvernement du Nord-Ouest et je vais le lire pour vous indiquer quels sont les directeurs de cette compagnie qui a vendu les terres pour un demi million de dollars. Voici certains renseignements que nous fournit sa charte :

Nom corporatif : La Compagnie des Terres de Calgary et d'Edmonton (à responsabilité limitée).

Constituée en association en vertu d'une charte obtenue du gouvernement anglais.

Principal siège social de la compagnie : 6 rue Prince, Londres, Ang.

Place ou places d'affaires de la compagnie : Londres, Angleterre, et édifice de la banque du Dominion, à Winnipeg.

Nom, résidence et adresse postale du président, du secrétaire et du trésorier de la compagnie : Charles D. Rose, président, Hardwick House, rue Prince, Londres ; Frederick Roche, secrétaire, 6 rue Prince, Londres.

Voici maintenant les noms de tous les directeurs :

C. D. Rose, Hardwick House, Londres ; Ernest Chaplin, 6 rue Princess, Londres ; Geo. Grinnell Milne et Edmund B. Osler, 18 rue King-ouest, Toronto.

Quel est ce monsieur, si ce n'est pas l'honorable député de Toronto-ouest ?

Voici une compagnie qui a reçu 800,000 acres de terre et n'en rend aucun compte. Il est bien vrai que l'honorable député de Toronto-ouest nous dit qu'il n'a pas touché un sou dans les transactions qu'elle a faites, et aux termes du règlement, l'honorable député d'Assiniboïa-ouest est obligé d'accepter sa déclaration et de retracter l'assertion qu'il avait exprimée.

J'ai donné les noms des principaux actionnaires et directeurs de la Compagnie des terres de Calgary et d'Edmonton, et je suis prêt à déposer sur le bureau les documents où j'ai puisé ces renseignements, si quelqu'un désire les voir. Il me semble que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest a prouvé sa cause. Nous lisons dans la charte de la compagnie que l'honorable député de Toronto-ouest est un des promoteurs de cette voie ferrée. Mon honorable ami (M. Scott) a établi en outre que les terres n'avaient pas été transportées aux porteurs d'obligations et n'avaient pas non plus été vendues au profit de ces derniers, mais au contraire, avaient été cédées à une compagnie dont l'honorable député de Toronto-ouest est membre et directeur. La Chambre a entendu la cause et les preuves qui ont été fournies par l'accusateur et il est maintenant du devoir de l'honorable député de Toronto-ouest de se défendre.

Cette voie ferrée appartient aujourd'hui au chemin de fer Canadien du Pacifique ; les obligations ont été achetées au pair, de sorte que les porteurs sont parfaitement garantis, mais les gens qui ont pris possession des terres ne nous ont pas dit ce qu'ils en ont fait ni ce qu'ils ont fait du prix de vente. Je crois sincèrement qu'il serait bon de nommer une commission pour faire une enquête en cette matière. On donne des terres publiques pour favoriser la construction de certaines voies ferrées qui aujourd'hui ne valent rien et ne remplissent pas les fins qu'on avait en vue en les établissant et en les subventionnant. La compagnie concessionnaire a donné ou vendu ces terres, mais nous ne pouvons savoir qui a empoché le prix de vente. L'honorable député de Toronto-ouest nous dit que ce n'est pas lui, qu'il n'a pas touché un sou, bien que son nom figure dans la charte des compagnies qui ont reçu ces terres. Je le répète, il serait bon d'ouvrir une enquête sur les opérations de ces compagnies.

L'honorable député de Lanark (M. Haggart) nous dit qu'il n'est pas pour appeler l'attention de l'honorable député de Toronto-ouest sur les faits qui ont été exposés ici et qu'il regrettait de ne pas voir celui-ci à son siège. Je suis certain que l'honorable député de Toronto-ouest se félicitera de n'avoir pas été présent, car il lui aurait été difficile de répondre sur-le-champ au discours que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest a prononcé. Maintenant, il pourra, tout à son aise, ouvrir les " Débats " et prendre connaissance des chiffres et des faits cités ainsi que de ces documents que je suis prêt à déposer sur le bureau de la Chambre ; il pourra lire l'acte constituant en association la Compagnie du chemin de fer de Calgary et Edmonton, et y voir son nom écrit en toutes lettres ; il aura aussi le temps de relire le discours qu'il a prononcé l'an dernier et la déclaration qu'il a faite pour obliger l'honorable député d'Assiniboïa-ouest à retirer ses assertions. En un mot, l'honorable député de Toronto-ouest aura toutes les chances de se préparer une reponse au réquisitoire que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest a fait contre lui cet après-midi. Je crois qu'il est beaucoup mieux pour lui de ne pas être présent, mais nous espérons qu'avant longtemps il tentera de répondre aux déclarations qui ont été faites aujourd'hui.

M. HEYD : Pourquoi le chemin de fer Canadien du Pacifique a-t-il acheté cette ligne ?

M. DAVIS : Les actions ont été vendues au pair, mais tous ceux qui connaissent l'état de cette ligne savent qu'elle ne vaut plus aujourd'hui la moitié de ce qu'elle a coûté.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

A 8 heures la Chambre rentre en séance.

M. DAVIS: Lorsque la séance a été suspendue, je parlais de la question qui a provoqué cette motion d'ajournement, à savoir : de l'exploitation et du service des chemins de fer de Régina au Lac Long et à la Saskatchewan. Je m'efforçais de prouver que les lettres lues par l'honorable député d'Assiniboïa-ouest à la fin de ses observations n'avaient pas de rapport direct avec la question en litige entre mon honorable ami (M. Scott) et l'honorable député de Tronto-ouest (M. Osler). Il n'était pas nécessaire de les produire pour faire la preuve des accusations formulées contre ce dernier. On a lu les lettres simplement pour montrer de quelle manière on avait vendu les actions et brocanté les terres publiques que le gouvernement a données. Quant au chemin de fer de Calgary à Edmonton, il est indiscutable que les actions ont été vendues pour avoir les fonds nécessaires à l'établissement de cette ligne, et que, toutes dépenses payées, il est resté en caisse une somme suffisante pour payer l'intérêt pendant un grand nombre d'années. Les terres furent exemptées de toute charge hypothécaire en vertu d'une clause spéciale de l'acte, de sorte que les actionnaires du chemin de fer n'avaient aucun droit sur ces terres.

La ligne est exploitée par le chemin de fer Canadien du Pacifique depuis 13 ou 14 ans ; dans tous les cas, depuis qu'elle est construite. On a tort de la laisser tomber en ruine. Jamais on n'a fait de renouvellement. Il est naturel de se demander pourquoi on n'a rien fait pour tenir cette voie en bon ordre. Le chemin de fer Canadien du Pacifique a acheté cette ligne il y a un an, a pris les actions au pair et le matériel roulant pour ce qu'il valait à cette date, de sorte les terres publiques que le gouvernement a données pour favoriser la construction de cette voie ferrée sont restées intactes entre les mains des concessionnaires, qui n'en n'ont pas rendu compte.

Il y a ensuite la subvention annuelle de $80,000 pour le transport des malles et qui a servi, je suppose, à payer l'intérêt. L'honorable député de Toronto-ouest dit qu'il n'a pas profité pécunièrement d'aucune de ces opérations, cependant, la gauche de même que la droite seront surprises d'apprendre que la compagnie des terrains qui a réussi à obtenir la plus grande partie de la subvention en terre du chemin de fer d'Edmonton à Calgary, environ 80,000 acres, comptait l'honorable député de Toronto-ouest parmi ses directeurs. On n'apprendra pas, non plus, sans surprise qu'une grande partie de ces terrains est allée à la société Osler, Hammond et Nanton, dont l'honorable député de Toronto-ouest est le chef.

Vu que ce chemin de fer a été si libéralement subventionné par l'Etat, vu qu'il a reçu environ $20,000 par mille et qu'on le laisse tomber en ruine, je dis qu'il n'est que juste de nous dire où est allé cet argent.

C'est ce que nous voulons savoir. Où est allé l'argent provenant de la vente de ces terrains ? S'il avait servi à l'entretien de la voie, à la construction de ponts modernes en fer, avec des piles en ciment, nous ne verrions pas aujourd'hui un état de choses comme celui dont on se plaint, La question est grave. Le chemin de fer de Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan traverse un pays d'environ 200,000 milles de superficie, dans lequel des colons sont établis une peu partout. Cette population doit s'élever à au moins 60,000 âmes. Les villes de Lumsden, Craik, Hanley, Davidson, Dundurn, Saskatoon, Osler, Hague, Rosthern, Lac-aux-Canards, Prince-Albert et Battleford dépendent uniquement pour leur approvisionnement du service de ce chemin de fer, et les colons de l'intérieur, à leur tour, sont à la merci de ces villes.

La Chambre a entendu la lecture du télégramme que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest a lu cet après-midi. Un grand nombre de colons sont venus s'établir dans ce district, l'an dernier. Ils ont fait un peu de labour, ont construit des maisons et étaient prêts à ensemencer une partie de leur terre cette année. Ils sont retournés chez eux, aux Etats-Unis, dans Ontario ou dans la province de Québec, pour vendre le peu qu'ils avaient. Beaucoup d'entre eux sont pauvres et viennent là pour recommencer la vie en neuf. En arrivant ils se trouvent arrêtés à Régina, sans argent pour subsister ou acheter ce dont ils ont besoin. Ils ne peuvent arriver sur leur concession à temps pour ensemencer et ils n'auront pas de récolte cette année. Ils ont tout vendu ce qu'ils avaient et ils ne peuvent pas se créer un nouveau foyer. Cet état de choses est très grave, et le parlement est tenu d'y remédier. On demandera peut-être : Où est le remède ? Le gouvernement connaît la situation ; il sait ce que le chemin de fer a coûté. J'ai déjà expliqué que ce chemin a une longueur de 253 milles et j'ajouterai qu'on aurait pu en construire un de 190 milles, à travers un pays plus favorable, mais plus le chemin était long, plus il y avait d'acres de terre à recevoir. Ces terres sont plantureuses et plus le chemin aurait de milles, plus la compagnie empocherait de bénéfices. En estimant ces terres à $3 l'acre, la compagnie a reçu quelque chose comme $19,000 par mille en terre, et en allongeant la voie de 60 milles, c'était autant de terrain de plus qu'elle accaparait.

J'ai entendu raconter l'histoire de cet Américain qui avait entrepris de construire un chemin de fer pour le Sultan de Turquie. La distance entre les deux points extrêmes était de 90 milles, mais le Sultan s'était engagé à payer tant par mille, et quand il s'est agi de régler, il y avait 250 milles de chemin. L'entrepreneur qui réalisait un fort profit sur chaque mille, avait donné au chemin la forme d'un serpent. On me dit aussi que le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard est si tortueux qu'à certains endroits le chef de train et le mécanicien peuvent échanger des poignées de mains. Ce chemin a été construit il y a déjà quelques années, sous l'ancien gouvernement, et l'entrepreneur y trouvait probablement son profit comme dans le cas qui nous occupe. Comme je viens de le dire, on aurait pu donner au chemin de fer de Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan, une longueur de 190 milles, et si ce tracé avait été adopté, je n'aurais rien à dire contre une subvention de $3,200 par mille. Mais je maintiens que le chemin actuel n'était pas nécessaire. Ce fut une simple spéculation, du commencement à la fin.

Il y a quelques années un correspondant du " Globe " de Toronto, disait sous sa signature, à l'honorable député de Toronto-ouest que ce chemin avait été conçu dans l'iniquité. Personne ne le demandait ; les habitants de mon district n'en voulaient pas. Ils demandaient que le chemin de fer du Nord-Ouest du Manitoba fut prolongé jusqu'à Prince-Albert, pour avoir un raccordement avec le Northern Pacific, ce qui aurait donné un débouché à toute la vallée de la Saskatchewan. Mais on a imaginé ce chemin pour permettre à certaines personnes d'empocher

un précieux magot. Les promoteurs peuvent bien dire : De quoi les habitants de Prince-Albert se plaignent-ils ? Avec les terrains donnés par l'Etat pour la construction de ce chemin et les $80,000 par année pour le transport des malles, n'importe qui se serait chargé de l'entreprise, car, après tout, ce n'est qu'un chemin construit dans la boue. Jusqu'à présent, il n'a jamais été ballasté. On aurait pu croire qu'en arrivant près d'une ville, la compagnie aurait prolongé le chemin jusqu'à cette ville, mais ce n'est pas ainsi qu'elle l'entendait. Les premiers colons qui arrivaient avec leurs effets, choisissaient les meilleurs endroits et y construisaient des villes, et il était naturel de supposer qu'on ferait passer le chemin de par ces villes. Pas du tout. Lorsque le chemin fut rendu à Saskatoon, on lui fit traverser la rivière, la compagnie fit diviser des lots de ville et vendit son propre terrain. On fit la même chose au Lac-aux-Canards. On força les habitants à aller s'établir à deux milles plus loin. Quand le chemin arriva à Prince-Albert, la plus grande ville de la vallée de la Saskatchewan, et une des plus importantes des Territoires du Nord-Ouest, il ne pénétra pas dans la ville, et la compagnie fit savoir aux habitants que s'ils ne leur donnaient pas la moitié de leurs lots de ville, le chemin n'irait pas à Prince-Albert. La conséquence fut que les cityens de Prince-Albert durent abandonner la moitié de leurs propriétés, et que la compagnie a continué depuis à réaliser des bénéfices sur ces terrains, en plus de tous ceux qu'elle avait déjà réalisés des subventions de l'Etat. Ces gens ont bien raison de se plaindre.

Malgré tout, ce chemin est aujourd'hui en plus mauvais état qu'au moment où il a été construit, il y a quatorze ans. On a bien remplacé quelques traverses, ci et là, mais presque toutes sont pourries et les ponceaux sont en ruine. Le pont de Saskatoon a été construit, il y a quatorze ans, et tout le monde sait que la durée ordinaire d'un pont en bois est de dix ans. La compagnie n'a ni force motrice, ni charbon, ni eau et n'a pas transporté une livre de marchandise depuis le mois de janvier. La population manque de vivres et ne peut pas s'en procurer. Au printemps, ce vieux pont est emporté ; il s'est effondré il y a deux ou trois ans, mais on l'avait réparé tant bien que mal ; on devait savoir qu'aux premières glaces il serait emporté de nouveau. Avec des précautions ordinaires on avait obvié à toutes ces difficultés. La compagnie ne l'a pas fait, parce qu'elle ne s'en soucie pas, je suppose.

Le chemin de fer Canadien du Pacifique a pris charge du chemin de fer de Calgary à Edmonton, et il y a lieu de croire que dans son propre intérêt, il donnera un service convenable. Mais la question se pose toujours: Qui a profité de la subvention en terres ? L'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) a discuté cette question cet après-midi, et je crois que l'honorable député de Toronto-ouest mettra du temps à refuter ses arguments. Si la compagnie a obtenu de l'argent en échange de ces terrains, et si le chemin de fer du Pacifique Canadien les a achetés, il n'y a plus à en parler, mais comme elle est encore propriétaire du chemin de fer Qu'Appelle et Lac Long, le gouvernement devrait trouver un moyen de l'obliger à faire quelque chose en échange des sommes considérables et des vastes terrains que l'Etat lui a donnés pour la construction de ce chemin. Pour faire connaître le sentiment de la population sur ce point, permettez-moi de lire la délibération suivante, adoptée par le conseil municipal de Prince-Albert :

Délibération du conseil municipal de Prince-Albert.

Attendu qu'à partir de la fin de la première semaine de février jusqu'aujourd'hui le service postal a été très irrégulier, des intervalles de 12 jours s'étant écoulés entre deux courriers, et qu'à l'heure qu'il est, cette ville n'a pas reçu de courrier depuis le 14 avril et que nous sommes informés que nous n'en pourrons ni recevoir ni expédier avant la semaine prochaine ;

Attendu que du 10 février au 10 mars, les commerçants de cette ville et de ce district ont souffert de lourdes pertes, par suite du défaut du chemin de fer Canadien du Pacifique de livrer les marchandises commandées et expédiées par sa ligne, à destination de cette ville.

Attendu que de grandes quantités de marchandises expédiées ici de Winnipeg et autres localités de l'est, pendant les mois de janvier, février et mars ne sont pas encore livrées et que la compagnie ne peut pas dire quand elles le seront, et que nous sommes informés que la compagnie a donné instruction à ses agents de refuser tout fret consigné à cette ville ;

Attendu que, à la présente date, le pont de chemin de fer sur la Saskatchewan, à Saskatoon, a été emporté, ce qui intercepte tout trafic avec cette ville, empêche l'arrivée des malles, des marchandises et provisions, et fait perdre à notre poulation tout le commerce de la présente saison ;

Attendu qu'il y a actuellement cinq bateaux à vapeur en construction dans cette ville et que les machines et les chaudières nécessaires sont expédiées depuis longtemps mais ne sont pas encore livrées et ne pourront pas l'être avant plusieurs semaines, ce qui cause des pertes considérables aux propriétaires de ces bateaux à vapeur, et porte un grand préjudice à leur trafic.

Attendu que les propriétaires de plusieurs scieries mécaniques de cette ville ont fait des arrangements pour installer de nouveaux outillages et de nouvelles machines dans leurs scieries, que ces machines sont encore entre les mains de la Compagnie et non livrées et que ce retard obligera un grand nombre d'ouvriers à un chômage forcé;

Attendu qu'il y a actuellement à Régina un grand nombre d'immigrants en route pour ce district et qui ne peuvent pas continuer leur voyage par suite de l'effondrement du pont à Saskatchewan et qui, en toute probabilité, perdront la récolte de cette année, par suite de l'impuissance de la Compagnie à les transporter de Régina à Prince-Albert assez tôt pour les semences de cette année;

Attendu que le tracé du Canadian Northern, jusqu'à Prince-Albert, traverse un pays où de mémoire d'homme on n'a jamais vu les fortes tempêtes de neige si fréquentes entre Saskatoon et Regina;

En conséquence, ce conseil, délibérant en séance régulière, appelle l'attention du gouvernement fédéral sur les pertes considérables causées aux habitants de cette ville et des environs par le manque de moyens suffisant de transport par chemin de fer, et lui expose de la manière la plus énergique l'absolue nécessité d'assurer la construction du Canadian Northern depuis Melfort jusqu'à Prince-Albert, dans le cours de l'été prochain.

Daté à Prince-Albert, ce 23 avril de l'an 1904.

W. J. GILMOUR, Maire. C. O. DAVIDSON, Sec.-Trésorier.

On voit par cette résolution le désir de cette population d'avoir un autre chemin de fer au plus tôt, et elle demande le prolongement du Canadian-Northern à partir de Melfort, qui est à 80 milles à l'est de Prince-Albert. Je désire citer aussi un ordre du jour adopté à une réunion des contribuables dans la salle municipale de Prince-Albert, le 27 avril 1904 :

Proposé par M. Wm. Cowan, appuyé par M. R. H. Hall, et adopté unanimement.

Qu'il soit résolu :

1. Que la grande importance de construire un chemin de fer et un pont sur la Saskatchewan-sud soit signalée sans retard au gouvernement et que tous les moyens possibles soient employés pour le déterminer à mettre cette entreprise à exécution.

2. Qu'il est de la plus haute importance pour le dévelopement de Prince-Albert et du district environnant que le Canadian Northern soit prolongé jusqu'ici, sous le plus court délai possible et qu'il est grandement désirable que le gouvernement use de toute son influence auprès de la Compagnie pour l'amener à construire ce prolongement pour l'ouverture de la saison d'immigration de 1905.

3. Que dans le cas ou le gouvernement consentirait, comme dans le cas d'Edmonton, à prendre des arrangements pour assurer la construction d'un pont servant en même temps au chemin de fer et au trafic, sur la rivière Saskatchewan, à Prince-Albert, cette assemblée recommande le paiement par la ville d'une subvention en argent de $25,000 pour aider à la construction de ce pont.

L'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) a déjà déclaré que cette ligne ne rapporte pas de bénéfices. Cela n'était pas possible, M. Hugh Sutherland, de Winnipeg, qui s'est occupé du chemin de fer de la baie d'Hudson et qui est bien connu dans les cercles de chemins de fer a écrit que l'idée de ce chemin avait été conçue dans l'iniquité. Il a été construit à travers un pays où il n'aurait pas dû être construit. On aurait pu atteindre Prince-Albert au moyen d'une ligne droite de 190 milles, à travers un excellent pays, mais on a préféré construire un chemin de 253 mille à travers un pays moins avantageux, et on n'a jamais espéré retirer des bénéfices de cette entreprise. Au début, la compagnie exigeait 5 cents par mille et je demande à l'honorable député de York (M. Maclean) de prendre note de cela. Les tarifs étaient tellement exorbitants, que les cultivateurs avaient plus d'avantage à transporter leurs produits en voiture qu'à les expédier par le chemin de fer. Sur une distance de 40 milles, le transport de toute espèce de marchandises pouvait se faire à meilleur marché avec des chevaux que par le chemin de fer. Au taux de 5 cents par mille les voyageurs de commerce et les gens d'affaires ne pouvaient pas voyager ni expédier de marchandises. Nous avions quatre scieries mécaniques dans notre ville, mais les prix de transport du bois étaient tellement élevés que les affaires en étaient paralysées. Il y avait du bois dans les environs et nous aurions pu fournir du combustible aux colons de la prairie, mais la compagnie demandait des prix tellement élevés qu'il était évident qu'elle ne désirait pas faire de trafic.

Nous entendons les représentants de la Colombie Anglaise se plaindre de ce que les scieries de cette province ne peuvent pas disposer avantageusement de leurs produits ; mais ils n'ont jamais eu à subir les vexations qu'ont endurées nos commerçants de bois. Ils ont été obligés d'attendre qu'il y eut une population établie autour de leurs moulins, pour pouvoir vendre leur bois.

Il est possible que la commission des chemins de fer ait juridiction pour régler ces difficultés, mais il faut, d'une manière ou d'une autre, remédier à cet état de chosese. Pourquoi payer $80,0000 par année pour le transport des malles, si nous n'avons pas de courriers ? Le gouvernement devrait nommer une commission pour savoir où sont allés ces terrains. La vente des obligations a rapporté assez d'argent pour construire le chemin et laisser un joli excédent. L'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) prétend que la compagnie a été obligée d'engager des obligations et d'emprunter de l'argent pour payer les intérêts. Si c'est là de la finance, je n'y entends rien. Si je me présentais à une banque pour emprunter $500 et si la banque savait que j'étais obligé d'emprunter de l'argent pour payer l'intérêt, elle y regarderait à deux fois. Quoi qu'il en soit, il y avait assez d'argent pour payer l'intérêt pendant six ans, et il restait encore un demi-million. C'est cette somme que nous ne pouvons pas retracer. Elle a été affectée à des dépenses diverses, je suppose, ou une partie en a été versée au fonds dont nous avons entendu parler dans Ontario, et qui a fourni $500 à chaque candidat.

Je voudrais savoir ou est allé tout cet argent. Il n'a certainement pas été employé sur le chemin. J'espère que le gouvernement ou la commission des Chemins de fer pourra nous renseigner sur ce point, car un arrangement quelconque a dû être conclu avec ses compagnies. On critique les conditions de la convention que le parlement fait avec le Grand-Tronc-Pacifique ; ce n'est rien

comparé à celui qu'on a fait pour le plus grand avantage du chemin de fer Canadien du Pacifique. Un homme d'Etat prévoyant aurait fait construire ce chemin en plein milieu de la vallée de la Saskatchewan, jusqu'à Edmonton, où se trouvent des terres fertiles qui auraient été rapidement colonisées. Mais le chemin de fer Canadien du Pacifique fut construit plus au sud, et ces deux embranchements furent ensuite construits pour l'avantage du chemin de fer Canadien du Pacifique. Il faut faire cesser immédiatement cet état de choses. Bien que les colons puissent traverser la rivière en bateau, s'ils ne peuvent ensemencer leurs terres, avec quoi vivront-ils, eux et leurs familles, jusqu'à l'année prochaine ? Il y a plus d'un mois que le pont a été emporté, et on n'a encore rien fait pour en construire un nouveau. Il faut absolument que la compagnie soit contrainte à remettre la voie ferrée en bon ordre immédiatement.

Quant à la controverse engagée entre l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) et l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) je n'y suis guère intéressée. C'est à la mise en exploitation du chemin que je tiens surtout. Nous savons que le représentant du Nord-Ouest, qui a eu le courage de se lever et d'attaquer le chemin de fer Canadien du Pacifique et de demander le redressement des griefs dont souffre la population met en jeu son avenir politique. Le chemin de fer Canadien du Pacifique et l'honorable député de Toronto-ouest ne peuvent pas nous enlever beaucoup de votes, car ils emploient très peu de monde, mais ils ont d'autres moyens à leur disposition. Celui qui avait constitué un fonds pour fournir $500 à chaque candidat dans Ontario, peut verser $10,000 ou $15,000 dans chaque district électoral des Territoires du Nord-Ouest pour nous combattre. On sait partout dans mon district que mon adversaire est une créature du chemin de fer Canadien du Pacifique et je sais aussi que tous ceux qui travaillent à son élection voyagent gratuitement, en dépit de la loi votée l'an dernier. Nous avons à lutter contre tout cela ; mais tant que j'occuperai un siège dans cette Chambre je défendrai les intérêts des colons. Je ne suis pas ici pour cacher les fautes des grandes compagnies, quelles qu'elles soient.

Nous avons vu l'honorable député de Toronto-ouest lever les bras au ciel d'étonnement à l'idée de subventionner d'autres lignes de chemin de fer. Il prétend qu'il est temps de mettre fin aux subventions. Mais l'an dernier, un bill nous fut soumis pour subventionner 136 milles de voie ferrée appartenant au chemin de fer Canadien du Pacifique et l'honorable député n'était pas ici pour protester. Il brillait par son absence. L'honorable député d'Assiniboïa a proposé de supprimer la subvention et il est regrettable que l'honorable député de Toronto-ouest ne soit pas ici pour appuyer cette motion. Pour ma part, je ne m'oppose pas à cette subvention. On a bien fait de l'accorder. Je n'ai pas d'objection à ce que le chemin de fer Canadien du Pacifique obtienne des subventions, pourvu qu'il donne quelque chose au pays en échange. Je n'ai jamais demandé que le chemin de fer Canadien du Pacifique n'eût pas de subventions ; mais, quand un membre de cette Chambre vient nous dire que le temps des subventions du chemin de fer est passé et qu'il n'a pas un mot à dire quand la compagnie dont il est l'un des principaux directeurs demande une subvention au parlement, je dis qu'il n'agit pas avec impartialité. Quand l'eau va au moulin de l'honorable député, c'est très bien, mais quand elle va ailleurs, c'est mal.

M. MACLEAN : La convention du Grand-Tronc-Pacifique énonce-t-elle une disposition comminatoire ou une pénalité pour prévenir la répétition des abus dont l'honorable député se plaint ?

M. DAVIS : Depuis que le gouvernement actuel est au pouvoir, tous ces abus ont cessé. Si mon honorable ami veut comparer la législation des chemins de fer depuis 1896 à celle d'autrefois, les écailles lui tomberont des yeux.

M. MACLEAN : Y a-t-il une pénalité ?

M. DAVIS : Pour la première fois, la juridiction suprême est donnée au gouvernement et comme l'honorable député le sait fort bien, dans cette convention on a pris toutes les précautions nécessaires pour protéger les intérêts du colon. Qu'il étudie les lois adoptées à la dernière session concernant les feux de prairie, l'assainissement à travers les lignes de chemin de fer, les garde-bestiaux, le transport des malles et une foule d'autres choses et qu'il compare cela avec la législation de nos adversaires et il constatera que le gouvernement prend toutes les précautions possibles pour garantir les droits et les intérêts des colons. Si l'honorable député prétend qu'il y a dans la charte du chemin de fer de Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan, la moindre stipulation visant à la protection des droits du peuple, je lui demande de me l'indiquer.

M. MACLEAN : Je n'ai pas prétendu qu'il y en avait.

M. DAVIS : Qu'il relise la charte du chemin de fer Edmonton-Calgary, et je le défie de citer une clause visant à la protection des intérêts du public. Il ne peut pas indiquer une seule charte accordée sous le régime des conservateurs dans laquelle on ait introduit une seule ligne pour protéger le peuple. Et, cependant, quand le gouvernement actuel dépose un projet de loi donnant au gouvernement le contrôle de la direction des chemins de fer, les honorables députés de la gauche trouvent à redire.

Je regrette d'avoir à parler aussi longtemps, mais il s'agit d'une question importante pour ceux que j'ai l'honneur de représenter et qui sont privés de tout moyen de

communication depuis le premier janvier dernier. La population de Prince-Albert est de 3,500 ; les villes du Lac-aux-Canards, Rosthern, Saskatoon, sont toutes florissantes et souffrent par le fait que les compagnies propriétaires de ces chemins de fer ont négligé de les entretenir en bon ordre. Nous avons besoin de plus de chemins de fer dans le Nord-Ouest, et plus vite nous les aurons, mieux cela sera. Tout le monde, dans cette partie du pays, est en faveur de la construction du Grand-Tronc-Pacifique et de toute autre ligne destinée à faire concurrence à celles dont je viens de parler.

J'espère que le gouvernement fera son possible pour assurer dès cette année le prolongement du Canadian Northern jusqu'à Prince-Albert, d'un côté, et jusqu'à Edmonton et Battleford, vers l'ouest, car je considère que c'est le seul moyen de faire cesser les griefs de cette population.

Il n'est pas probable que le pont soit reconstruit. On ne peut pas s'attendre à ce que les malheureux porteurs d'obligations, les veuves et les orphelins qui ont placé leur argent dans cette entreprise, puissent entreprendre de construire un pont.

Ces actionnaires ont versé leur argent dans l'espérance qu'il leur rapporterait quelque chose, mais je ne crois pas qu'ils aient jamais rien retiré. Où prendrait-on l'argent pour reconstruire ce pont, si on ne fait pas rendre gorge à ceux qui ont accaparé ces terres ? Si cela est possible, j'espère qu'on agira sans retard, et j'espère aussi que le gouvernement fera tout son possible pour prolonger le Canadian Northern jusqu'à Prince-Albert, et jusqu'à Edmonton et Battleford cet été. Il y a dans ce district une population de 60,000 âmes, et il s'agit de savoir si nous devons la garder ou non. Tous ces colons sont établis ; plusieurs ne sont pas riches, et il faut leur venir en aide au plus tôt. Si on engageait le Canadian Northern à pénétrer dans ce district de la Saskatchewan et du nord de l'Assiniboïa, les colons considéraient cela comme un bienfait.

DEUXIEME LECTURE.

Bill (n° 89) tendant à autoriser la Compagnie industrielle et des forces hydrauliques des rapides des Cèdres.—M.Geoffrion.

Bill (n° 95) tendant à autoriser la Compagnie du chemin de fer de l'île Vancouver.—M. Macpherson.

Bill (n° 96) tendant à autoriser la Compagnie du chemin de fer de la baie Crawford à Sainte-Marie.—M. Macpherson.

INTERPELLATIONS.

AMELIORATION DE LA NAVIGATION—MANITOBA ET NORD-OUEST.

M. LaRIVIERE :

Le gouvernement a-t-il reçu le texte de la délibération suivante adoptée par la Chambre de commerce de Winnipeg ?

M. DAVIS.

Attendu que le parlement fédéral est actuellement saisi d'une demande en autorisation pour une compagnie à laquelle sera conféré le pouvoir de construire des canaux et d'améliorer la navigation entre le lac Supérieur et la rivière Rouge, à Winnipeg, et de là celle du lac Winnipeg ou autres voies fluviales en gagnant la Saskatchewan et le Nord-Ouest, et d'établir une voie de transport depuis le haut de la Saskatchewan jusqu'au lac Supérieur.

Et attendu que, si une semblable charte est accordée, elle donnera en pratique à la compagnie le monopole de toutes les routes fluviales importantes entre le lac Supérieur et les montagnes Rocheuses.

Et attendu, que les grandes routes fluviales du Canada ont toujours été sous la juridiction du gouvernement et que plusieurs d'entre elles ont été améliorées à grands frais à même les finances du trésor, dans l'intérêt général.

Qu'il soit, en conséquence, résolu,—Que la Chambre de commerce de Wininpeg insiste auprès du gouvernement fédéral afin qu'une semblable charte ne soit pas accordée à un particulier ou à aucune compagnie, mais que la navigation soit améliorée, suivant le besoin, par le gouvernement, afin qu'elle soit aussi parfaite que possible.

Et de plus, que copies de la présente résolution soient adressées au premier ministre, au ministre des Chemins de fer et Canaux, à celui des Travaux publics et à ceux auxquels les membres de l'exécutif de cette Chambre jugeront utile d'en adresser.

2. Le gouvernement agira-t-il dans le sens de la résolution ci-dessus, et entreprendra-t-il les améliorations qui pourraient être nécessaires pour établir une communication par eau et pour assurer la navigation.

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Nous avons reçu le texte de cette délibération, il y a quelques jours, et cette question est actuellement à l'étude.

RECENSEMENT.

M. WILMOT :

1. Un fonctionnaire du recensement a-t-il été autorisé dans le cours de la présente année à faire une enquête sur les cultes professés par la population de la paroisse de Lincoln, comté de Sudbury, N.-B. ?

2. Dans l'affirmative, par l'autorité de qui cette enquête a-t-elle été faite ? Quel était son objet ? Et quels en ont été les résultats, et les réponses obtenues ont-elles été faites sous serment ? Dans l'affirmative, pourquoi ?

3. Une enquête a-t-elle été faite dans d'autres parties du Nouveau-Brunswick ? Dans l'affirmative, dans quelle partie et quels sont les résultats ? Sinon, pourquoi a-t-on choisi Lincoln seul pour faire cette enquête ?

L'honorable SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) :

1. Oui.

2. (1) Par l'autorité du ministre de l'Agriculture. (2) Son objet était de contrôler les accusations portées à la dernière session par l'honorable député de Sunbury et Queen, contre le recensement des Baptistes de cette paroisse. (3) Le résultat a démontré que les Baptistes ont été enregistrés conformément aux déclarations faites par eux-

mêmes aux recenseurs. (4) Oui. (5) L'article 20 de la loi concernant le recensement exige que les déclarations soient faites sous serment.

3. (1) Une enquête semblable a été faite dans la paroisse de Kars, dans le comté de King, et aussi dans la ville de Saint-Jean, avec le même résultat que dans la paroisse de Lincoln et de Sunbery. (2) Des enquêtes ont aussi été faites à Kars et à Saint-Jean, pour constater la véracité des déclarations faites au cours de la dernière session par l'honorable député de King, qui a prétendu que certaines personnes de Kars et de Saint-Jean avaient déclaré être " Free Baptists ", croyant que cela ne faisait aucune différence.

AGENT COMMERCIAL A TERRE-NEUVE.

M. SINCLAIR :

1. Le gouvernement a-t-il un agent de commerce dans l'île de Terre-Neuve ?

2. S'il n'en a pas, le gouvernement a-t-il mis à l'étude l'opportunité d'en nommer un, vu ce qui a paru dans les journaux qu'un actif consul américain, ayant tout un personnel sous ses ordres, avait été la principale cause du développement des relations commerciales qui se manifeste entre cette colonie et les Etats-Unis ?

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Nous n'avons pas d'agent de commerce àTerre-Neuve. Vu les relations intimes existant entre le Canada et Terre-Neuve, on n'avait pas jugé à propos, jusqu'à présent, d'en nommer un, mais la question est actuellement à l'étude.

RECLAMATION DE HUBERT F. PAGE.

M. SPROULE :

Le ministre de l'Agriculture ou le gouvernement possèdent-ils quelques renseignements sur la réclamation d'un nommé Hubert F. Pagé, contre le gouvernement des Etats-Unis pour le remboursement des droits qui lui ont été arbitrairement imposés sur une consignation de chevaux destinés aux fins de la reproduction dans ce pays ? Dans l'affirmative, cette réclamation a-t-elle été payée ? Si elle ne l'a pas été, le gouvernement insiste-t-il sur le paiement de cette réclamation ? Et en quel état se trouve cette affaire aujourd'hui ?

L'honorable SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture :

Au mois d'avril 1902, le ministre de l'Agriculture a été informé par M. F. H. Page, de Mission, C.A., qu'il avait expédié de la Colombie-Anglaise, dans l'état de Washington, des chevaux percherons pur sang et que les autorités douanières des Etats-Unis lui avaient fait payer des droits, contrairement aux dispositions du tarif américain, et il sollicitait l'intervention de ce gouvernement, pour obtenir un remboursement du gouvernement américain. M. Pagé fut invité de fournir un état détaillé de sa réclamation, et cela ayant été fait, elle fut communiquée par le secrétaire d'Etat, par l'entremise de l'ambassade anglaise à Washington, aux autorités américaines. Avant cela, M. Pagé en avait appelé de la décision des autorités locales de l'état de Washington, au Bureau des contrôleurs généraux des douanes des Etats-Unis.

Au mois de décembre 1902, le département du Trésor, par l'entremise du secrétaire d'Etat des Etats-Unis, répondit à l'ambassadeur anglais, lui communiquant la décision du Bureau des contrôleurs généraux des douanes des Etats-Unis sur l'appel de M. Pagé, dont voici un extrait :

" On prétend qu'aux termes du paragraphe 473 du tarif du 24 juillet 1897, ces animaux auraient dû être admis en franchise, comme étant " des animaux importés spécialement pour la reproduction ". Les contrôleurs ont décidé que M. Pagé ayant annoncé la mise en vente de ses chevaux avant leur importation, et en ayant vendu quelques-uns immédiatement, ils ne pouvaient pas être considérés comme importés " spécialement pour la reproduction ". Ils sont supposés avoir été importés pour être vendus. Le fait que c'était des chevaux pur sang, n'affecte pas le but dans lequel ils ont été importés, ni l'intention de l'importateur. On ne doit pas s'occuper de savoir si l'intention de M. Pagé était que les acquéreurs de ses chevaux s'en serviraient pour la reproduction ou pour autre chose. Lui ne les a pas importés pour la reproduction, mais pour les vendre ".

La décision du percepteur de douanes de l'état de Washington fut par conséquent maintenue. La réponse disait de plus que la question n'était plus du ressort du département du Trésor, mais que M. Pagé avait un autre recours devant les tribunaux. Cette réponse a été communiquée à M. Pagé.

Le gouvernement n'a rien de fait de plus et ignore si la réclamation a été payée ou non.

En mois d'avril 1903, le paragraphe 473, suscité, a été amendé de manière à se lire comme suit :

" Tout animal importé par un citoyen des Etats-Unis expressément pour la reproduction sera admis en franchise, soit qu'il soit importé pour servir à la reproduction par l'importateur lui-même, ou qu'il soit vendu dans ce but, etc., etc."

A la date de l'importation de ces chevaux, le paragraphe disait :

Tout animal importé expressément pour la reproduction sera admis en franchise.

STATION LAITIERE A NAPPAN, N.-E.

M. BELL :

1. Combien de livres de beurre et de fromage ont été fabriquées à la station laitière fédérale de Nappan, N.-E., dans chacune des trois dernières années ?

2. Combien ce fromage et ce beurre ont-ils coûté par livre dans chaque année ?

3. Quels articles entrent en ligne de compte dans l'estimation de ce coût ?

4. Quel est le coût de la fabrication par livre, et par année ?

5. Quel est le coût de la mise sur le marché par livre et par année ?

L'honorable SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture): Je suis obligé de prier l'honorable député de demander un rapport contenant ces renseignements. Je me ferai un devoir d'en hâter la présentation.

FABRIQUE DE BEURRE DE MABOU, C.-A.

M. BELL :

1. Quelles dépenses ont été faites par rapport aux bâtiments de Mabou et autres édifices se rattachant à la fabrique de beurre de Mabou, C.-A. ?
2. Quel a été le coût des machines ?
3. Combien le gouvernement paie-t-il de loyer ?
4. Quels salaires le gouvernement paie-t-il ?
5. Combien le gouvernement paie-t-il le lait et la crême ?
6. Quelle a été la quantité de beurre fabriqué chaque année ?
7. Quel a été, pour chaque année, le prix de revient de la livre de beurre ?
8. Quel prix a-t-on vendu le beurre chaque année ?
9. Quel prix exige le gouvernement pour la fabrication et la mise sur le marché?

L'honorable SIDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Dans ce cas-ci, je prierai encore l'honorable député (M. Bell) de faire une demande de rapport.

ANNONCES PUBLIEES DANS LES JOURNAUX—MINERAIS DES TERRES FEDERALES.

M. CLARKE :

1. Combien a-t-il été dépensé d'argent, au cours du présent exercice, pour publier dans les journaux canadiens un tableau synoptique des règlements concernant ce qu'il faut faire des minéraux découverts sur les terres du domaine fédéral au Manitoba, au Nord-Ouest et au Yukon ?
2. Dans quels journaux ce tableau a-t-il été publié, et combien a-t-il été payé à chacun de ces journaux ?

L'honorable CLIFFORD SIFTON (Ministre de l'Intérieur)

1. 1,988.80.
2. Dans les journaux suivants :

	Montant payé.	Non payé.
Le "Chronicle", d'Halifax.. ..	$ 80 00	
L' "Albertan", de Calgary.. ..	112 50	
Le "Canadian Mining Review, d'Ottawa..	175 00	37 50
Le "Herald", de Nanaimo..	119 06	
Le "World", de Vancouver.. ..	183 04	183 03
Le "Province", de Vancouver.	343 20	
Le "Manitoba Free Press", de Winnipeg..	924 00	
"L'Echo du Manitoba"..	52 00	52 00
Total payé..	$1,988 80	

La même annonce a aussi été insérée dans les colonnes des journaux suivants : Le "Kootenay Mail", de Revelstoke, C.-A. ; le "Daily News", de Nelson, C.-A.; le "Times" de Victoria ; le "Whitehorse Star", de Whitehorse ; le "Kootenian", de Kalso, C.-A. ; le "Herald", de Cranbrook, C.-A. Il n'a pas encore été fait de paiement à ces journaux depuis le commencement du présent exercice.

M. HEYD.

PROTECTION DE L'ILE DE TORONTO.

M. CLARKE :

1. Quels travaux de protection a-t-on exécutés pendant l'exercice actuel, afin d'empêcher la disparition graduelle de l'île de Toronto ?
2. Quels sont les travaux de dragage qui ont été faits dans le port de Toronto, pendant l'exercice actuel ? Qui a été chargé de ces travaux, et quel en a été le coût ?

Sir WILFRID LAURIER :

1. Il a été construit quatre batardeaux sur le côté sud.
2. Le haut fond situé au bout des jetées de l'entrée de l'est a été creusé au moyen d'une drague appartenant à M. F. B. Polson ; ce travail a coûté $2,106.

VALEURS CANADIENNES SUR LE MARCHE FRANÇAIS.

M. GERVAIS :

1. Est-il à la connaisance de l'honorable ministre des Finances que la délibération suivante ait été adoptée par la Chambre de commerce Française de Montréal, à son assemblée tenue à Montréal le 25 avril 1904 :—

"Considérant qu'il importe de faciliter au capital français l'accès des valeurs garanties par le Dominion, ainsi que par les gouvernements provinciaux du Canada ;

"Considérant que les impôts mis sur ces valeurs par la loi fiscale française constituent un obstacle à leur introduction sur le marché financier français;

"Considérant que l'existence de ces impôts a déjà été cause que plusieurs tentatives de ces placements de valeurs n'ont pas réussi;

"Considérant que l'absorption de ces valeurs par les marchés étrangers ne peut qu'encourager l'introduction de valeurs douteuses sur le marché français;

"Considérant que la distinction établie par le Trésor de France entres les valeurs garanties par les gouvernements et les fonds d'Etat n'est qu'une pure affaire de forme;

"Considérant qu'il importe, même dans l'intérêt des échanges commerciaux entre la France et le Canada, de faciliter l'introduction du capital français en ce pays;

"Nous désirons attirer l'attention du ministre des Finances du Canada sur les obstacles qui se présentent à l'introduction des meilleures valeurs canadiennes sur le marché français, et exprimer le souhait que des mesures soient adoptées, par les administrateurs de l'enregistrement et des timbres, en France, afin que les valeurs garanties par le gouvernement du Canada puissent être assimilées aux fonds d'Etats, ou que la loi fiscale française puisse être modifiée de telle sorte que les taxes sur ces valeurs n'xcéderont pas celles imposées sur les fonds d'Etat."

2. Est-ce l'intention de l'honorable ministre des Finances de faire les représentations qu'il jugera à propos, ou de prendre les dispositions nécessaires pour que la requête de ladite

Chambre de commerce soit soumise au Secrétaire d'Etat pour les colonies; ou, à d'autres égards, de prendre des dispositions pour attirer l'attention du gouvernement français sur la requête de ladite Chambre de commerce.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : La chambre de commerce ne m'a pas fait tenir le texte de la délibération dont parle l'honorable député (M. Gervais) mais j'en ai pris connaissance à la suite de l'interpellation de mon honorable ami. Si nous la recevons, nous la transmettrons avec plaisir au gouvernement français par la voie ordinaire.

BOIS DE CONSTRUCTION SUR L'ILE HOPE.

M. BENNETT—par M. TAYLOR :

La quantité de bois de construction coupée sur Hope-Island, sous l'empire d'une convention faite entre le ministère de la Marine et des Pêcheries et un nommé Manley Chew a-t-elle été établie par un inspecteur, ainsi que convenu aux termes dudit contrat entre lesdites parties? Dans l'affirmative, quelle quantité de bois de construction a été coupée, et de quelles espèces?

L'honorable R. PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Il n'a pas encore été pris de bois sur l'île.

M. TAYLOR : On demande s'il a été coupé du bois.

L'honorable M. PREFONTAINE : Il y a eu du bois de coupé, mais il n'a pas encore été enlevé, de sorte que l'inspecteur n'a encore rien à rapporter.

FRUITS ET LEGUMES IMPORTES.

M. MONK : Je demande :

Un état indiquant en détail la quantité de légumes importés des Etats-Unis et déclarés en douane aux ports de Montréal et de Toronto en 1902 et 1903, respectivement, et le montant des droits perçus par le gouvernement au cours desdites deux années à chacun desdits ports, avec indication séparée des quantités et montants pendant le premier semestre de chaque année.

M. W. F. MACLEAN (York-est) : L'honorable député aurait-t-il des objections à ajouter le mot " fruits " après le mot " légumes "?

M. MONK : Nullement.

La motion est adoptée telle qu'amendée.

RECLAMATIONS—INSURRECTION DU NORD-OUEST.

M. T. O. DAVIS : Je demande :

Un rapport comprenant copie de tous papiers, lettres, pétitions et résolutions concernant le paiement de réclamations relativement aux pertes subies par suite de l'insurrection survenue en 1885 dans les territoires du Nord-Ouest.

J'ai déjà eu l'occasion, M. l'Orateur, de déposer devant la Chambre une motion à peu près semblable à celle-ci. Au cours de la dernière session, quelques jours avant la clôture, j'en ai saisi mes collègues, et je me me rappelle avoir été sévèrement pris à partie par les honorables députés de la gauche pour avoir provoqué ce débat au moment où la session allait se clore. Plusieurs députés, l'honorable chef de l'opposition entre autres, m'ont aussi reproché de n'avoir pas donné un avis suffisant. On m'a reproché d'avoir fait des assertions et porté des accusation contre certaines personnes sans que la gauche ait eu le temps d'examiner les documents et de vérifier l'exactitude de mes déclarations. Je me propose de répéter les mêmes accusations ; mais cette année, j'ai donné avis de ma motion dès le début de la session, de sorte que la gauche aura environ un mois et demi pour étudier la question et se mettre au courant des faits qui s'y rattachent. Si, dans mon discours, il y a quelque chose qu'ils croient inexact, ils auront tout le temps nécessaire pour relever ces inexactitudes. Il est vrai que cette question est un peu vieille, mais les droits du peuple ne doivent jamais être méconnus, même si vingt ans se sont écoulés depuis cette regrettable insurrection du Nord-Ouest.

Il y a dans cette partie-là du pays des gens qui ont des réclamations contre le gouvernement relativement aux pertes qu'ils ont subies à cette époque. Ils considèrent qu'ils ont été injustement traités et insistent à ce que leurs griefs soient portés à la connaissance de la députation. A titre de représentant de ces électeurs, je n'ai pas à m'excuser de revenir à la charge, puisque, en agissant ainsi, je ne fais que remplir le mandat qu'ils m'ont confié.

Nous devons d'abord établir les responsabilités par rapport à ce soulèvement. Ceux qui ont perdu leurs biens dans cette circonstance demandent qu'on les indemnise de leurs pertes, et par conséquent, il nous faut démontrer que c'est le gouvernement qui est responsable de la révolte. Je crois que cette preuve est facile à faire. Nous aimerions prendre connaissance de certaines pétitions adressées au gouvernement par la population de la Saskatchewan, de lettres adrestion de la Saskatchewan, de lettres adressées par des fonctionnaires aux habitants de ce district, ainsi que de lettres écrites par les principaux citoyens de la vallée de la Saskatchewan antérieurement à la rébellion. J'aurais aimé mettre la main sur ces lettres et pétitions pour en donner connaissance à la Chambre, mais nous n'avons malheureusement pu nous les procurer. Une rumeur à laquelle on est assez généralement disposé à ajouter foi voudrait que quelque temps avant l'avènement du gouvernement actuel, on ait allumé un feu de joie dans les bureaux du ministère de l'Intérieur. Les anciens offraient des sacrifices pour que leurs prières, portées sur la fumée, parvinssent jusqu'aux cieux ; mais dans le cas actuel, ce sont des membres du conseil privé, réunis dans les bureaux du ministre de l'Intérieur, qui ont offert en holocauste des pétitions, des lettres et des suppliques de la population des territoires du Nord-Ouest, qui, si

elles eussent été conservées, auraient clairement établi la responsabilité du gouvernement à l'égard de ces regrettables événements.

M. SIFTON : Il ne s'agit pas du présent ministre de l'Intérieur.

M. DAVIS : Non. J'ai fait observer que c'était avant l'avènement du gouvernement actuel. Ces ministres ont sans doute cru qu'il n'était pas prudent de conserver ces documents. Ces papiers étaient si nombreux et si volumineux qu'il n'était pas facile de les déménager dans un sac à main ou dans les poches d'habit, de sorte qu'on décida d'en faire un feu de joie en présence de certains membres du cabinet. Les pétitions n'existent donc plus, mais j'habitais le pays avant la rébellion, et je sais dans quelles circonstances elles ont été envoyées. Je sais aussi qu'elles ont été envoyées. J'ai vu de ces lettres, et je parle en connaissance de cause. Je sais qu'en 1882 une pétition portant de nombreuses signatures, celles de tous les Métis de la Saskatchewan méridionale, et exposant les griefs dont ils se plaignaient alors, fut adressée au gouvernement. Autrefois, au Manitoba, les métis étaient établis sur des lots riverains de dix chaînes de largeur. Leurs maisons s'élevaient le long de la rivière, et c'est là qu'ils habitaient. Lorsqu'il se retirèrent dans les territoires du Nord-Ouest, sur les bords de la Saskatchewan, ils adoptèrent le même système, et construisirent leurs habitations le long de la rivière. Plus tard, quand le gouvernement pris possession de la contrée, il envoya des arpenteurs qui, au lieu de diviser les terres en lots de dix chaînes, s'obstinèrent à la diviser en quarts de sections, de sorte que deux, trois et même quatre familles se trouvaient réunies sur un même lot. Les Métis protestèrent contre ce mode de division. Ils prétendaient que le pays leur appartenait, que cet héritage leur avait été légué par leurs ancêtres, et que le gouvernement s'en était emparé. Ces droits des métis avaient été respectés au Manitoba, et ils demandaient pourquoi on n'en faisait pas autant pour eux sur les bords de la Saskatchewan. Le gouvernement répondit à cette pétition que lorsque le moment en serait venu, chaque cas serait traité selon son mérite. Mais ce moment n'est jamais venu, et on ne rendit justice à personne.

Il y avait aussi la question des scrips. Nous savons tous qu'il y avait déjà eu au Manitoba une révolte dont le gouvernement d'alors était responsable. Il avait envoyé sur les lieux un gouverneur avant d'avoir consulté la population. Cette dernière voulait savoir comment elle serait traitée, et il en résultat un soulèvement. C'est cette question des scrips qui fut une des principales causes de la révolte du Nord-Ouest. On prétendait que le gouvernement avait accordé des scrips aux enfants des Métis du Manitoba. Les Métis des Territoires du Nord-Ouest n'avaient rien à faire avec ceux du Manitoba, et on n'avait pas du tout traité avec eux. Le gouvernement, au lieu de faire des conventions avec eux, s'empara du pays, envoya des arpenteurs pour diviser les terres, partager les propriétés, semer la perturbation dans les établissements sans consulter les habitants et sans leur donner de titres de propriétés. Pétitions sur pétitions furent adressées au gouvernement, des assemblées de protestation furent convoquées, et finalement, les Métis firent venir Riel. Le gouvernement était au fait de toutes ces choses. Ces agissements continuèrent pendant six mois sans que le gouvernement se décidât à agir. Tous les citoyens restés loyaux furent consignés dans Prince-Albert ; les autorités y firent conduire tous les colons des environs et ne leur permirent pas de protéger leurs propriétés. Celles-ci furent détruites, mais leurs propriétaires comptaient être indemnisés. Pour bien faire voir la responsabilité du gouvernement en cette affaire, qu'on me permette de rappeler un fait. Les Métis demandaient que leurs terres fussent arpentées en lots riverains, et que des titres de propriété fussent accordés à leurs enfants. Ces deux remandes furent rejetées, et la révolte éclata, on sait au prix de quels sacrifices de sang et d'argent.

La révolte était à peine apaisée que le gouvernement envoyait des commissaires chargés de traiter avec les Métis et de leur accorder ce qu'ils demandaient avant la révolte. Si cela avait été fait six mois plus tôt la révolte n'eût jamais éclaté. Cette population ne faisait que revendiquer ses droits, puisque le gouvernement lui accorda ses demandes en lui donnant des titres de propriété et en faisant arpenter ses terres. Les citoyens paisibles qu'on avait réunis dans la ville n'avaient pas pu surveiller leurs biens ; leurs maisons avaient été incendiées et leurs chevaux enlevés. La conduite qu'on a tenue dans la suppression de cette révolte ne fait pas honneur au peuple canadien. On fut témoin de véritables razzias. Je n'en accuse point les soldats, mais on vit des écumeurs apporter des billards jusqu'à Winnipeg. Des troupeaux complets de chevaux furent volés, et on en trouve encore quelques-uns aujourd'hui dans le voisinage de Stony Mountain. On fit la même chose pour les bêtes à cornes ; en un mot, on pilla tout ce qu'il était possible de piller. Cette population demande à être indemnisée de ses pertes.

M. POPE : Ecoutez ! écoutez !

M. DAVIS : L'honorable député de Compton applaudit ; j'espère qu'il donnera son concours pour obtenir le règlement de ces réclamations. Après la révolte, le gouvernement reconnut sa responsabilité en instituant une commission dont le but apparent était de vérifier les réclamations et d'indemniser ceux qui avaient réellement souffert. On supposait que telle était l'intention du gouvernement en instituant cette commis-

sion, mais on s'aperçut plus tard qu'il avait un autre objet en vue. Au nombre des commissaires se trouvait un colon de l'endroit, né au pays. Comme il était censé connaître les faits, son rôle devait consister à faire rendre justice à tous et à faire taire les récriminations. La première commission qui siégea régla un certain nombre de réclamations. Dans l'état des réclamations réglées par cette commission dont faisait partie le personnage dont je viens de parler, je remarque que les réclamations d'un certain nombre de ses parents furent payées en entier, tandis que d'autres réclamants n'obtinrent qu'une compensation qu'ils jugèrent insuffisante.

Lorsqu'on eut fait droit à un certain nombre de réclamations, les gens demandèrent que la question fût rouverte ; la commission fut instituée de nouveau et recueillit des témoignages par rapport à plusieurs centaines de réclamations. Mais elle n'a pas rendu de sentence, et voici pourquoi. Dans l'intervalle, une loi avait été votée qui conférait aux territoires du Nord-Ouest le droit de représentation et accordait au district de la Saskatchewan, où l'insurrection avait éclaté, le privilège d'élire un député. On nous apprit en novembre qu'une élection se tiendrait pendant l'hiver ; le commissaire "local" s'en retourna à àPrince-Albert au commencement de l'hiver et se mit à organiser la campagne électorale pour le compte du parti conservateur. Nous demandâmes s'il était toujours commissaire des réclamations, s'il avait encore mission de nous rendre justice et si nous devions attendre justice de lui, mais on fit la sourde oreille. Les conservateurs tenaient à remporter l'élection à tout prix, afin de démontrer que leurs chefs n'étaient pas responsables de l'insurrection. Je ne sais de quelle source provenait l'argent, mais on sait là-bas qu'il ne s'est pas dépensé moins de $40,000 dans le district au cours de la campagne électorale. Le commissaire en question allait faire de la propagande de porte en porte et adressait la parole aux assemblées publiques.

M. POPE : Qui était-il ?

M. DAVIS : M. McKay, puisque vous tenez à le savoir.

M. POPE : Je le connais.

M. DAVIS : Il allait de porte en porte, disant aux gens qu'il leur fallait voter pour le candidat conservateur s'ils tenaient à être indemnisés de leurs pertes. On vit aussi s'agiter dans la ville de Prince-Albert un petit avocat du nom de W. V. McLeace, qui publia une circulaire où il disait également aux gens que pour se faire indemniser il leur fallait voter pour les tories.

M. POPE : Ecoutez ! écoutez !

M. DAVIS : L'interruption de mon honorable ami signifie qu'il ne trouve pas ces choses de son goût, mais il va en entendre bien d'autres.

M. POPE : Allez-y à votre aise.

M. DAVIS : Le gouvernement payait à cet individu $20 par jour pendant qu'il s'employait à l'organisation conservatrice, ainsi que l'établit l'état suivant :

Etat indiquant la totalité des sommes payées à Thomas McKay pour services et frais divers à titre de membre de la commission des réclamations.

Services.	Montant.	Total.
Services, du 25 août 1885 au 6 janvier 1896, à raison de $15 par jour..	$2,025 00	
Services, du 15 mars 1886 au 4 juillet 1887, à raison de $15 par jour..	7,110 00	
Services, 36 jours, à compter du 9 août 1888, à raison de $20 par jour..	720 00	
Services, paiement de chèques par rapport aux pertes subies à la suite de l'insurrection..	600 00	
		$10,455 00
Frais de subsistance, du 25 août 1885 au 6 janvier 1886, à raison de $5 par jour..	$ 675 00	
Saint-Albert, 12 jours à $5..	60 00	
Frais de subsistance, du 15 mars 1886 au 4 juillet 1887, ce, dépêches, etc., etc..	1,338 96	
		$ 1,338 96
Frais de déplacement, chemins de fer, wagon-salon, diligence, dépêches, etc., etc.. ..		
		$14,898 96

Ainsi, vous le voyez, cet homme a reçu $5 par jour après être revenu à Saint-Albert où il s'occupait de la campagne électorale ; il voyageait très confortablement. On remarquera la quantité de frais "divers" qui représentent $1,338.96 et portent le chiffre de sa note à $14,898.96. Rien que ça ! L'élection eut lieu en mars 1887.

M. INGRAM : Non pas ; en février 1887.

M. DAVIS : Va pour février, si cela peut vous faire plaisir. Ce personnage a été payé toute l'année, et ceci se passait vers le milieu de l'année. Peu importe donc que l'élection ait eu lieu en février ou en mars. Pendant que cet intéressant individu s'occupait de l'organisation conservatrice, on lui payait chaque jour $20 pris à même les deniers publics. Qu'on se figure cet homme adressant la parole aux électeurs et palpant dans son gousset les $20 que le gouvernement lui payait chaque jour ! Ses auditeurs ne savaient pas qu'il empochait $20 par jour. Tel est le personnage que l'on avait chargé d'entendre les réclamations des colons. Etait-il honnête de sa part d'empocher $20 par jour, les dimanches compris, pendant qu'il se constituait l'agent et le propagandiste du parti conservateur ?

M. HENDERSON : Non.

M. DAVIS : Mon honorable ami dit que ce n'était pas honnête.

M. HENDERSON : Je doute même que cela soit vrai.

M. DAVIS : Eh bien, je vais vous faire voir si cela est vrai ou non. Des centaines de personnes de mon district savent que cela est vrai ; et puisque la grande majorité de la population est de cet avis c'est que la rumeur n'est pas absolument dénuée de fondement. J'ai assisté aux assemblées auxquelles cet individu porta la parole, mais j'ignorais alors, si grande était ma naïveté, qu'il reçût $20 par jour. Si je l'avais su, je lui aurais servi la soupe chaude.

M. POPE : Il vous en fournira peut-être de nouveau l'occasion.

M. DAVIS : Non. Il n'est pas capable.

M. POPE : Allons, pas de vantardise.

M. DAVIS : Je n'ai pas l'habitude de faire le fanfaron. Je ne crains cependant pas de dire que pour me faire écraser par cet individu, on devra lui mettre en mains un peu plus de l'argent du Pacifique Canadien qu'il n'en a actuellement, bien que, dit-on, il puise déjà à loisir dans la caisse de cette compagnie. Avant de me battre, il devra faire un nouveau pèlerinage au wagon particulier de l'honorable député de Toronto à Winnipeg. Ce commissaire n'était qu'un maquereau politique, agent et propagandiste du parti conservateur. A cette époque-là, l'élection des députés se faisait encore au scrutin découvert. Au jour de l'élection, il se tint avec ses amis chargés de se rendre compte de la manière dont se donneraient les suffrages. Après la bataille électorale, les partisans du gouvernement reçurent de fortes sommes d'argent. On ne se demanda pas s'ils y avaient droit ou non. J'affirme ici qu'on les indemnisa de pertes purement imaginaires, tandis que d'autres, qui avaient subi des pertes réelles, ne reçurent pas un sou, pour l'unique raison qu'ils avaient voté contre le candidat du gouvernement. Ce sont ces gens-là qui viennent aujourd'hui dire au parlement que l'on a été injuste à leur égard. Mon honorable ami n'ajoute pas foi à ce que je dit ? Eh bien, voici une pétition portant des centaines de signatures :

La pétition des soussignés, colons du district de la Saskatchewan, expose humblement :

Que durant l'insurrection des Territoires du Nord-Ouest, en 1885, lesdits colons ont subi des pertes considérables dont ils n'ont pas été indemnisés;

Que le gouvernement est responsable desdites pertes pour avoir fait consigner tous les colons dans les villes de Prince-Albert et de Battleford, ce qui eut pour effet d'empêcher lesdits colons de protéger leurs propriétés qui furent détruites;

Que le gouvernement est responsable :

1. En ce que le gouvernement d'alors a fait preuve de mauvaise administration en ce qui concerne les affaires de l'ouest. et en ce que l'insurrection a éclaté parce qu'il a fait la sourde oreille aux pétitions qui lui furent adressées;

2. En ce qu'il a éloigné les colons de leurs foyers, les mettant ainsi dans l'impossibilité de protéger leurs biens qui furent détruits ;

Que le gouvernement a, dans une certaine mesure, reconu sa responsabilité en instituant une commission chargée de s'enquérir desdites réclamations et en choisissant au sein de la population du district un des commissaires qui devait voir à ce que justice fût rendue aux colons;

Que ladite commission s'est réunie le 25 août 1885 et le 6 janvier 1886, et qu'elle s'est ensuite prononcée en faveur du règlement d'un certain nombre de réclamations représentant $131, 363.35 ;

Que ladite commission s'est encore enquis desdites réclamations et pendant qu'elle était censée tenir ses séances, l'élection de 1887 eut lieu ;

Que lesdites réclamations furent entendues, mais qu'il n'y fut pas fait droit;

Qu'au cours de ladite campagne électorale, l'un des commissaires, M. Thomas McKay vint dans le district de la Saskatchewan prendre en mains l'organisation conservatrice pour le compte du gouvernement d'alors, qu'il adressa la parole à des réunions publiques, fit de la propagande politique et, pendant environ deux mois, fit tout en son pouvoir pour assurer le triomphe du candidat ministériel;

Que l'élection se faisait au scrutin découvert, et que ledit McKay était en situation de connaître la manière dont chaque électeur avait donné son suffrage ?

Qu'au cours de ladite campagne électorale, alors que ledit McKay se constituait l'organisateur et le factotum du parti conservateur, ledit McKay recevait du gouvernement fédéral $15 par jour, les dimanches compris, et se faisait payer $5 par jour pour frais de subsistance, ainsi que ses frais de déplacement en chemin de fer entre Ottawa et le district de la Saskatchewan, aller et retour;

Qu'à l'issue de ladite campagne électorale, ledit partisan McKay continua de faire partie de ladite commission chargée de juger les réclamations desdits colons;

C'est pourquoi vos pétitionnaires prétendent que ledit McKay, employé du gouvernement fédéral, n'était pas, ayant pris part à ladite campagne électorale comme susdit, en situation de rendre justice à ceux qui avaient voté contre le gouvernement, et qu'il ne l'a pas fait;

Qu'en un grand nombre de cas des partisans du gouvernement ont reçu beaucoup plus que ce à quoi ils avaient droit, tandis qu'on réduisait le chiffre des réclamations de ceux qui avaient voté contre gouvernement, et que, dans la majorité des cas, on ne leur accordait rien du tout;

Que tous les colons qui avaient présenté des réclamations en avaient certifié l'exactitude sous serment, et que le rejet en bloc desdites réclamations équivalait à une accusation de parjure lancée à la face de citoyens respectables.

Par conséquent, vos pétitionnaires, estimant qu'il ne leur a pas été rendu justice, et cela, pour les raisons plus haut exposées, prient le gouvernement d'instituer une commission chargée de s'enquérir des faits et de rendre justice à qui de droit.

M. POPE : Quelle est la date de cette pétition ?

M. DAVIS : Ces pétitions m'ont été envoyées la semaine dernière. J'en ai reçu quelques-unes aujourd'hui même. En voici une datée du Lac-aux-Canards et portant plus de quarante signatures ; en voici une autre qui m'est adressée du Fort-à-la-Corne, et porte la signature de tous les citoyens de l'endroit, conservateurs aussi bien que libéraux.

M. POPE : Combien de ces gens se trouvaient là à l'époque de l'insurrection ?

M. DAVIS. Ils s'y trouvaient tous. J'ai ici des centaines de noms.

M. HENDERSON : Tous sont inscrits par la même personne ?

M. DAVIS : Non pas, par tous les habitants du district—par des ministres du culte et autres personnes qui savent à quoi s'en tenir. Ces pétitions portent la signature de quelques-uns des citoyens le plus honorables du district de la Saskatchewan.

M. POPE : Ceux-là sont des conservateurs.

M. DAVIS : Mon honorable ami en pensera ce qu'il voudra. Je vais me contenter de citer une partie des noms qui figurent sur ces pétitions. En voici une qui vient de Bresaylor, situé dans le voisinage de Battleford ; elle est signée par James Bremner, le rév. Philip McDonald, E. J. Spence, David Taylor, W. H. English (missionnaire de l'Eglise anglicane), le rév. H. Delmas, le rév. J. Poulenard (curé), et d'autres. La plupart de ces messieurs étaient sur les lieux à l'époque de l'insurrection, et ont eu connaissance des faits. Puisque mon honorable ami de Halton doute de l'exactitude des faits que je rapporte, qu'il me permette de lui dire que j'ai ici de quoi prouver chacune de mes assertions. Voici, par exemple, un état indiquant qu'à l'époque de la campagne électorale en question, ce commissaire se faisait payer ses services par le gouvernement, ainsi que ses frais de subsistance, de déplacement en chemin de fer et autres ; et j'affirme que pendant deux mois il a adressé la parole à des assemblées politiques et fait tout en son pouvoir pour assurer le triomphe du candidat ministériel, et que, tout ce temps-là, il empochait les $20 que le gouvernement lui servait chaque jour. Sachant de quelle manière les gens avaient donné leurs suffrages, il ne pouvait pas leur rendre justice et ne l'a pas fait. Pour quiconque habite le district, il suffit de jeter un coup d'œil sur la liste des réclamations pour se rendre compte de cela. Cette liste, je l'ai par devers moi, et je vais faire quelques remarques au sujet de certaines des réclamations. J'ai déjà dit qu'on s'est montré très généreux à l'égard des proches du commissaire choisi dans le district, et qu'on a commencé par leur payer $131,000. A une veuve de Prince-Albert on paya d'abord $2,500, puis $2,000. Nul n'a jamais su là-bas où cette personne pouvait bien avoir possédé pour $4,500 de biens. Nombre de réclamations furent réglées de cette façon. Un M. Letendre, de Batoche—on l'avait surnommé " Batoche ", et c'est de là que vient le nom de l'endroit—jouissait d'une assez grande influence que, à l'époque de l'élection, il mit au service du parti conservateur. Il en fut récompensé en ce qu'il lui fut payé $19,000 en chiffres ronds à titre d'indemnité pour les pertes qu'il avait subies.

Son voisin, M. Emmanuel Champagne, dont les pertes avaient été deux fois plus fortes que les siennes, et qui avait présenté une juste réclamation de $13,310, ne reçut absolument rien. Il avait déclaré que, dût-on lui payer dix fois le montant de sa réclamation, il ne voterait pas pour les tories et qu'il n'était pas à vendre. En face de Batoche, de l'autre côté de la rivière, deux individus tenaient une petite boutique dont ils habitaient le haut ; elle mesurait peut-être seize pieds carrés. Comme il n'y avait pas encore de chemin de fer, ils transportaient leurs marchandises dans une voiture que traînaient une paire de bœufs. Ces gens n'avaient que quelques rares articles accrochés aux murs de leur boutique, mais c'étaient d'excellents agents politiques. Combien pensez-vous qu'il leur fut alloué ? La bagatelle de $13,000 pour le contenu de leur petite boutique ! Tous les citoyens de l'endroit savent fort bien que le fonds de commerce de ces deux individus pouvait tenir à l'aise sur un double-sleigh, et qu'il n'eût pas été besoin de deux chevaux pour le traîner. Voyez cette liste : tous les zéros y sont mis en regard des noms de colons libéraux.

M. POPE : Très bien ! très bien, toujours !

M. DAVIS : L'honorable député me paraît être de ceux qui estiment que l'on ne devrait rien accorder aux adversaires du gouvernement. Voici un autre cas semblable. Jean Baptiste Boyer passa au parti conservateur, mais c'était, avant sa conversion, le plus ardent libéral qui fût dans la contrée. Je crois même qu'il fit partie du conseil des métis. Quoi qu'il en soit, le repentir le toucha, il rentra au bercail et présenta une réclamation de $9,344.34 ; il lui fut accordé $6,461.63. Il valait la peine, en cette élection à scrutin découvert, de donner son suffrage au candidat conservateur. Le nom de Jean-Baptiste Arcand précède immédiatement celui de Boyer. Arcand était un libéral convaincu ; il ne voulut pas voter pour les conservateurs à qui il reprochait d'avoir provoqué l'insurrection, d'avoir contraint les enfants des colons à s'enfuir dans les bois et d'en avoir fait mourir un certain nombre de froid. Il présenta une réclamation de $599.15, mais ne reçut pas un sou, pour la bonne raison qu'il avait voté pour le candidat oppositionniste. Un autre colon, Charles Anderson, ne voulut pas voter comme l'entendaient les conservateurs ; en réponse à sa réclamation de $1,000, on mit trois zéros en regard de son nom. Un nommé W. P. Beaupré était

un meneur politique bien connu du Lac-aux-Canards ; il était employé dans une petite boutique, et on lui attribuait quelque influence. Sa réclamation se chiffrait à $7,587.-50 ; comme c'était un personnage dont le concours était précieux en temps d'élection, on lui accorda $4,606. Vient ensuite James Ballendine, à l'égard de qui on fit preuve de beaucoup de générosité. Ne pouvant le convertir, on tenta de l'apprivoiser. Sa réclamation était de $126.75 ; on lui accorda la somme rondelette de $8. Gilbert Breland présenta une réclamation de $186.75, mais comme il avait le tort d'être libéral, on fit suivre son nom de trois zéros. Joseph Corrigall est un des citoyens les plus droits, les plus honnêtes et les plus honorables du district ; il ne sait pas mentir. Il a réclamé une indemnité de $634.60, mais comme il n'avait pas voté en faveur du gouvernement, il ne lui fut rien accordé ; on se borna à mettre trois zéros à la suite de son nom. Je vois ici qu'une autre personne du nom de Cromartie a présenté une réclamation de $2,215. On avait fondé des espérances sur ce citoyen. Dans l'espoir de le faire entrer au bercail, on lui accorda la jolie somme de $40 qu'il refusa, je crois, disant que le chiffre de sa réclamation représentait l'exacte valeur des biens qu'il avait perdus, et que ce n'est pas pour $40 qu'il consentirait à passer pour parjure. Je remarque encore qu'un nommé Joseph Charette ne put se résoudre à voter comme on le voulait. Les agents conservateurs n'ayant pu ébranler ses convictions, on ne lui accorda pas un sou.

Il y a un autre gentleman nommé Archibald Campbell.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. DAVIS : Il n'y avait aucune chance pour lui parce qu'il était bon libéral, comme l'honorable député d'York. Il a produit une réclamation pour $311.75.

M. HENDERSON : Pour des carottes ?

M. DAVIS : J'ignore si c'était pour des carottes ou pour des piverts, ou pour des arbres de Noël, mais il n'a pas été payé, bien qu'on lui ait certainement carotté un lot de marchandises. Puis, il y a Ambroise Dubois, qui réclamait $300 et qui n'a rien reçu. Madame Véronique Dumas réclamait $550 et n'a rien reçu. William Diehl—voici un gentleman qui a pris une part active à la répression de la rébellion. Il a produit une réclamation de $135 ; il a déclaré sous serment que sa réclamation était juste ; c'est un homme respectable et il n'a rien reçu. Voici un M. Fidler, aîné, de Saint-Antoine. Il produit une réclamation pour $1,695. C'est un homme très respectable, qui demeure près de Prince-Albert et qui est bien connu, et il n'a rien reçu, parce qu'il n'a pas voulu voter comme on le désirait. Edward Fidler et George Fidler ont produit des réclamations. George a produit une réclamation pour $295. C'est un garçon respectable et honnête, qui demeure encore là, et son nom est contenu dans l'une de ces pétitions avec celui de son père. On lui a dit qu'il ne pourrait rien avoir, parce qu'il n'a pas voté comme on le voulait. Voici une famille Fould, des gens respectables qui ont demeuré là durant plusieurs années. L'un deux a produit une réclamation pour $1,000 et n'a rien reçu. Alexander Foulds a produit une réclamation pour une autre somme de mille dollars et n'a rien reçu. On n'a pas voulu ajouter foi à son serment. Voici un autre gentleman, James E. Fidler, qui a produit une réclamation pour $413. Il faut que l'on se soit imaginé que l'on pourrait tirer quelque chose de James, car on lui a donné $63. Je crois qu'on a cru qu'on pourrait l'amadouer. Voici un autre gentleman, Roger Goulet. Tout le monde sait que les Goulet sont tous de bons tories. Il a été l'une des victimes de l'ancienne commission relative aux scrips et il a produit une réclamation pour $1,957. Il a reçu $1,261. Et j'oserai dire qu'il n'y a pas eu d'agitateur plus remuant dans toute la Saskatchewan. Mais il s'est trouvé du bon côté lors des élections. Voici Mme Gervais, une malheureuse femme qui ne pouvait pas voter, mais ses parents étaient libéraux et Madame Catherine Gervais a dû en souffrir. Elle avait perdu son cheval ses bestiaux et sa maison. Sa maison avait été brûlée par les soldats. Elle a produit une réclamation pour $1,171.35, mais elle n'a rien reçu parce que ses parents ne votaient pas pour le candidat tory. Et elle était veuve. Madame Josephte Gervais a produit une réclamation pour $1,167.83, et n'a rien reçu. Puis il y a Madame Elise Gervais, une autre dame qui a produit une réclamation pour $134 et n'a rien reçu. John H. Gordon, un conservateur bon teint, a produit une réclamation pour $557 et a reçu $374. Une autre réclamante, Mme Rosalie Gariépy, qui a perdu tout ce qu'elle possédait, a réclamé $3,000 et n'a rien reçu. En voici un autre, H. S. Gouldhawke, du lac Muskeg, a réclamé $542.14. C'était un homme incapable de signer une déclaration contraire à la vérité, mais malheureusement il ne votait pas du bon côté et n'a rien reçu. Nous constatons que tous ceux qui ont voté d'une manière satisfaisante ont été bien traités.

Il y a encore Joseph Halcrow, un gentleman qui demeure à moins de dix milles de Prince-Albert, un vieillard très respectable âgé d'environ 70 ans et qui a élevé une nombreuse famille de garçons. Il a réclamé $310 et a attesté sous serment la vérité de ses prétentions. Mais malheureusement, il ne pas voté tel qu'on le souhaitait et n'a rien reçu. Hodson, un homme respectable, a réclamé $75 et n'a rien reçu. Or, voici M. Thomas Halcrow, un autre membre de cette famille métisse. Ces gens n'avaient pas de préférence politique avant la rébellion. Jusqu'alors, les Métis de cette région ne connaissaient pas plus la politique que l'enfant qui vient de naître. Mais lorsqu'ils ont été traités de cette manière par le

gouvernement, lorsqu'on a détruit leurs propriétés, fruit de l'épargne de toute leur vie, lorsqu'on les a dispersés aux quatre vents du ciel, lorsqu'ils ont vu quelques-uns de leurs enfants succomber aux misères qu'ils enduraient, ils se sont dit assez naturellement : Ce gouvernemnt ne fait pas ce qui est juste et nous ne lui donnerons pas notre appui. Ils ne pouvaient pas voter pour le gouvernement conservateur. Le vote se faisait ouvrtement et ils ont été punis pour la manière dont ils ont voté. M. Thomas Halcrow a produit une réclamation pour $30. Il n'a pas reçu un sou. M. James Hourie, un homme très respectable, un riche cultivateur dans cette région, un homme qui avait fait son argent en cultivant la terre, un excellent garçon et un travailleur énergique, a produit une réclamation de $100. Mais James n'avait pas voté comme on l'exigeait, et James n'a pas eu un sou. M. Joseph House a produit une réclamation pour $163.50, mais il ne s'était pas assuré les bonnes grâces du gouvernement conservateur et il n'a rien reçu. M. William Halcrowe, un cultivateur respectable appartenant à la même famille a produit une réclamation assermentée par lui pour $440. Il n'a rien reçu. Il n'avait pas donné son suffrage au gouvernement, et son nom n'était pas McKay. Il était entendu que lorsqu'un homme se nommait McKay, il avait une assez bonne perspective de se faire payer, parce qu'il pouvait bien en quelque manière se trouver apparenté avec le commissaire. M. George Isbester a produit une réclamation pour $63.10, mais il n'avait pas voté suivant les ordres et il n'a rien reçu. M. T. E. Jackson a produit une réclamation pour $277.50 et n'a rien eu. M. James Monkman réclamait $561.70 et n'a rien reçu. Voici M. Joseph Pocha, un homme respectable. Il a produit une réclamation pour $1,000 mais n'a rien reçu. Le docteur Porter, médecin, de Prince-Albert, n'a rien reçu, bien qu'il eût produit une réclamation attestée par lui sous serment, pour $200.

Et ainsi de suite sur toute la liste. Je pourrais continuer à lire toute la nuit, mais je n'en ai pas le temps, car j'ai d'autres points à aborder. Il est facile de voir que les gens sont fortement convaincus qu'ils ont raison de se plaindre. J'ai ici leur pétition dans laquelle ils déclarent qu'ils n'ont pu obtenir justice du commissaire, qui a agi en partisan et qui savait à qui ils avaient accordé leurs suffrages. On dira peut-être qu'il y a longtemps que tout cela est arrivé, mais il n'est jamais trop tard pour faire ce qui est juste. On allèguera peut-être que c'est un état de choses qui a été transmis dans cette condition, il est juste que le gouvernement actuel rende justice à qui de droit. C'est précisément à cause de ceci et d'autres actes de même nature de la part du gouvernement conservateur que le peuple a chassé ce gouvernement et a amené le gouvernement actuel au pouvoir, afin qu'il rende justice à qui de droit. Ces gens prétendent qu'ils n'ont pas été traités avec justice, et ils demandent qu'une commission soit nommée pour régler leurs réclamations. Ils disent que si leurs réclamations ne sont pas fondées ils ne demandent rien. Il n'y a là personne qui veuille être payé pour quelque chose qui ne lui appartenait pas. Voici une déclaration formelle à l'effet que ceux qui ont donné leurs suffrages au gouvernement ont pu se faire payer, tandis que ceux qui ont voté autrement n'ont pu faire admettre leurs réclamations. Ces gens disent : Si nous pouvons prouver nos assertions, nous comptons être payés ; si nous ne les prouvons pas, nous ne voulons rien avoir.

Assurément, c'est là une proposition raisonnable et que le gouvernement devrait prendre en considération. Il y a un autre cas dont je veux parler, et je vais m'expliquer aussi succinctement que possible. C'est le cas de M. McLean. Je ne puis comprendre comment il se fait que la réclamation de M. McLean n'ait pas été payée. Il semblerait que si quelqu'un dans cette région avait droit à une compensation, c'était bien M. McLean. Il a enduré beaucoup de misères et de souffrances. Il a été traîné lui et sa famille à travers toute la région par les sauvages. Leur vie était en péril et ils ont souffert constamment. Cela a eu pour effet de ruiner sa santé, celle de sa femme et celle de quelques-uns de ses enfants. Il me semble que l'on devrait accorder à cet homme quelque compensation pour les souffrances qu'il a endurées et les dépenses qu'il a été obligé de faire plus tard sous forme d'honoraires de médecin, etc. M. McLean avait beaucoup d'influence. Le gouvernement du jour avait promis de payer sa réclamation, ainsi que le démontrera la preuve que j'ai sous la main. On dira peut-être : La commission s'est enquis de toutes ces choses et les a réglées. Il n'y a plus à revenir là-dessus. Mais il n'en est pas ainsi. Lorsque le parti conservateur était au pouvoir il a payé plusieurs réclamations au sujet desquelles le commissaire avait fait un rapport défavorable. Voici par exemple une lettre de l'honorable Hugh John Macdonald, qui était alors ministre de l'Intérieur, et dans laquelle il dit qu'il a fait payer une réclamation pour M. Malcolm McDonald, bien que cette réclamation eût été repoussée par le commissaire. Cela démontre que les commissaires n'étaient pas infaillibles. Voici le décret de l'Exécutif qui a été adopté pour payer cette réclamation présentée le 27 janvier 1888. C'était une réclamation produite devant la commission pour pertes subies durant l'insurrection en fait d'articles de ménage et de vêtements que les Indiens insurgés lui avaient enlevés et dont la valeur s'élevait à $235. Cette réclamation avait été rejetée par les commissaires, et, cependant, M. Hugh John Macdonald a pris la réclamation de M. McLean et il a dit qu'il la ferait payer. J'ai ici une

lettre de M. Hugh John Macdonald approuvant le réclamation. Il dit :

Winnipeg, 14 mai 1896.

Cher monsieur Maclean,—Au sujet de notre entretien d'hier, tout ce que je puis vous dire, c'est que, bien qu'il me soit impossible de vous faire une promesse catégorique relativement à la décision que pourra prendre le gouvernement à l'égard de votre réclamation pour une indemnité en compensation des torts que vous avez subis par suite de votre captivité au cours de l'insurrection de 1885, vu que je ne suis qu'un simple membre du gouvernement, et que je n'ai qu'un seul vote dans le Conseil, mon opinion au sujet de cette réclamation n'a pas changé et vous pouvez compter que je ferai tout en mon pouvoir pour favoriser vos intérêts.

Vous savez parfaitement comment j'ai toujours considéré cette réclamation et jusqu'à quel point je désire qu'elle soit réglée. Naturellement, maintenant que je fais partie du gouvernement je ne puis agir comme votre avocat, mais la connaissance des faits que j'ai puisée en cette qualité me permettra de soumettre la question à mes collègues avec une plus grande assurance.

Il est évident que le ministre de la Justice a été très impressionné de ce que vous lui avez dit lorsque vous et moi nous avons eu un entretien avec lui il y a quelque temps, et j'ai lieu de croire qu'il vous sera très favorable.

Croyez-moi votre bien sincère,
(Signé) HUGH JOHN MACDONALD.

Il était ministre de l'Intérieur lorsqu'il a écrit cette lettre. Voici une autre lettre de lui, dans laquelle il fait espérer à M. McLean qu'il pourra lui faire payer sa réclation avant longtemps. J'ai une autre lettre du même gentleman dans laquelle il explique comment, lorsque l'honorable Thomas White est tombé malade, il avait pris des mesures pour faire payer cette réclamation. J'ai aussi une lettre de feu Adam Brown, député fédéral, et une de la part de l'archevêque Taché, dans lesquelles il est dit que la réclamation est juste et devrait être payée.

J'ai aussi une lettre de M. Dewdney, ministre de l'Intérieur, promettant d'examiner la réclamation et de voir à la faire régler. Je dois dire que le ministre de l'Intérieur d'alors ne semble pas avoir accompli sa promesse. J'ai ici une lettre de M. Schultz, sénateur, dans laquelle il dit qu'il appuiera la réclamation et qu'il est d'avis qu'elle devrait être payée. Voici maintenant une lettre de Hugh John Macdonald dans laquelle il dit que le juge Sedgewick avait informé Stewart Tupper qu'il en avait recommandé le payement, mais qu'il craignait que le montant ne serait pas aussi considérable que M. McLean l'espérait. On m'informe que cette affaire avait été soumise au juge Sedgewick, qui était alors sous-ministre de la Justice, qu'il l'avait étudiée et qu'il avait fait un rapport concluant au paiement d'une certaine somme d'argent. Pourquoi cette somme n'a pas été payée, c'est ce que j'ignore. Je crois

que la somme totale réclamée était de $20,000, et que le juge Sedgewick était en faveur d'un paiement de $10,000, mais la décision n'a pas été mise à effet et M. McLean n'a rien reçu. J'ai une autre lettre de M. Dewdney dans laquelle il dit que la réclamation était soumise au Conseil et qu'elle serait réglée immédiatement. J'en ai une autre de Hugh John Macdonald, adressée à J. W. McLean, Saskatchewan, dans laquelle il dit :

Relativement à notre conversation de ce matin, je dois dire que je me rappelle parfaitement avoir discuté votre réclamation pour dommages résultant de votre captivité et de celle de votre famille pendant l'insurrection du Nord-Ouest en 1885, avec l'honorable juge Sedgewick, de la Cour Suprême du Canada, qui était alors sous-ministre de la Justice, et était venu à Winnipeg pour s'enquérir de votre réclamation et pour faire rapport à ce sujet.

Il m'a lu une partie de son rapport, dans lequel il disait que vous, votre femme défunte et les membres adultes de votre famille aviez droit à la somme de $2,000 chacun, et que les jeunes membres de votre famille avaient droit à $1,000 chacun, comme compensation.

J'ai appris subséquemment que vu le fait qu'il avait représenté au gouvernement que, si l'on réglait votre réclamation, cela aurait pour effet de remettre en cause toute la question des réclamations pour pertes subies au cours de la révolte, il a été décidé de ne plus rien faire à ce sujet.

J'ai, dans le temps, fait de mon mieux pour faire reconnaître votre réclamation que je considérais comme étant parfaitement juste, mais en vain, comme vous le savez.

Dans l'espoir que vos démarches actuelles seront plus heureuses.

Je demeure, votre fidèle ami.
HUGH J. MACDONALD.

Cette lettre porte la date du 8 avril de cette année, et elle démontre que le juge Sedgewick avait honnêtement fait rapport en faveur du paiement d'une certaine somme sur cette réclamation et que le gouvernement, de crainte d'ouvrir la porte à d'autres réclamations, a refusé de rendre justice à cet homme. Je crois qu'après que le sous-ministre de la Justice eut fait une enquête au sujet de cette réclamation et eut fait rapport en faveur du paiement d'une certaine somme, le gouvernement du jour aurait dû agir conformément à ce rapport et aurait dû payer cette somme, même au risque d'ouvrir la porte à ces autres réclamations, car je ne vois aucune raison pour que d'autres réclamations ne soient pas admises. Il n'est jamais trop tard pour remédier à un grief et si ces gens ont de justes raisons de réclamer, leurs réclamations devraient être examinées et payées. Tout ce qu'ils demandent c'est que l'on examine leurs réclamations, et si leurs déclarations sont véridiques, que l'on fasse droit à leurs demandes. Si vous constatez que ces déclarations ne sont pas conformes aux faits, ne payez pas les sommes demandées. C'est là une proposition raisonnable et c'est là tout ce que ces gens deman-

dent. M. McLean a des lettres de sir Donald A. Smith, aujourd'hui lord Strathcona, dans lesquelles celui-ci approuve le paiement, sur cette réclamation, d'une certaine somme par le gouvernement à M. McLean. Lord Strathcona a été saisi des faits, vu qu'il était à la tête de la Compagnie de la Baie d'Hudson lorsque cette malheureuse rébellion a eu lieu. Voici une deuxième lettre de sir Donald Smith. Voici un lettre de M. Scarth, qui a été depuis membre de cette Chambre, dans laquelle il a appuyé la réclamation de M. McLean. J'ai ici une lettre du procureur général actuel du Manitoba, M. Colin H. Campbell, dans laquelle il promet d'appuyer les réclamations et dit qu'il fera tout en son pouvoir pour faire régler la réclamation. Evidemment, les promesses de ces messieurs ne valaient pas grand chose. J'ai une promesse de M. Campbell à l'effet qu'il fera tout ce qu'il pourra. Le sénateur Schultz a dit la même chose. Puis, il y a des lettres de la part de M. Adam Brown, député fédéral, de M. Scarth et de M. R. W. Ross, député fédéral, promettant leur appui. Le pauvre homme a dû solliciter d'année en année dans l'espoir d'être payé, mais jusqu'à présent, il n'est pas plus avancé qu'il ne l'était au début, bien qu'il ait eu pour l'appuyer toutes ces influences. Je crois que ces réclamations devraient être remises en question. Si ces gens ont subi des torts, il est du devoir du gouvernement d'examiner ces torts et de les redresser, si la chose est possible. Je suppose qu'il y a des centaines de noms de gens respectables qui ont été apposés au bas de ces pétitions, lesquelles déclarent qu'ils n'ont pas été équitablement traités et qu'il est à désirer qu'une commission soit nommée pour s'enquérir des réclamations et pour voir à ce que justice soit rendue.

J'espère que le gouvernement s'en occupera, car il n'y a pas le moindre doute qu'il existe dans tout le pays un fort sentiment de mécontentement au sujet de la manière dont ces gens ont été traités. La commission a été employée comme engin électoral pur et simple. L'homme sur lequel les gens comptaient, le commissaire local, voyageait pour pérorer d'une estrade à l'autre aux assemblées politiques et recevait pour cela $20 par jour. Les gens disaient que la raison pour laquelle le gouvernement ne payait pas les réclamations était qu'il avait jugé moins dispendieux d'acheter le commissaire que de payer les gens. Maintenant qu'il y a eu un changement de gouvernement, ils s'attendent que l'on ouvre une enquête sur leurs griefs et à ce qu'on leur rende justice. M. McLean a reçu de la part des politiciens conservateurs la promesse que cette réclamation serait payée. Le juge Sedgewick est allé examiner la réclamation de M. McLean et, bien qu'il ait fait un rapport en faveur d'un certain paiement, le gouvernement, parce qu'il craignait d'avoir à payer quelques-unes de ces autres réclamations, a refusé d'ouvrir de nouveau cette question. Il a décidé d'enrayer le mouvement et d'arrêter toute l'affaire. J'espère que le gouvernement va reprendre toute la question ; qu'il va l'examiner et qu'il verra à ce que justice soit rendue à ceux à qui justice est due.

M. WALTER SCOTT (Assiniboïa-ouest) : Le sentiment du devoir peut seul m'engager à me lever de nouveau en cette Chambre aujourd'hui, mais, comme représentant du Nord-Ouest, ayant quelque connaissance des faits qui ont été relatés par l'honorable député de la Saskatchewan (M. Davis), je crois qu'il est de mon devoir de corroborer, autant que je le puis, la déclaration qu'il a formulée et de donner mon appui au plaidoyer qu'il a fait en faveur d'un nombre très considérable des habitants du districts de la Saskatchewan, que mon honorable ami (M. Davis) représente si bien en cette Chambre. Quelles que puisse être l'opinion que l'on conserve au sujet de la conduite des principaux personnages qui ont pris part aux déplorables événements de 1885 au Nord-Ouest, je crois qu'il ne peut y avoir de différence d'opinion sur le fait que, sans la négligence flagrante du gouvernement du jour, ces événements si regrettables ne se seraient pas produits. Comme l'a dit mon honorable ami (M. Davis), ce fait est prouvé en partie par ce qui s'est passé immédiatement après la rébellion. Une commission a été nommée lorqu'il était trop tard pour éviter l'insurrection qui avait été provoquée par l'incurie gouvernementale, et, jusqu'à un certain point, on a remédié aux griefs des indigènes de cette contrée. Mais depuis le dépôt du rapport de cette commission, un grand nombre d'habitants du Nord-Ouest sont convaincus que ces réclamations relatives aux pertes subies au cours de la rébellion n'ont pas été réglées de la manière dont elles auraient dû être réglées, et que les réclamants n'ont pas reçu ce qui leur appartient, comme résultat de l'enquête de la commission chargée de régler cette affaire. Je crois que mon honorable ami de la Saskatchewan a une très bonne cause à défendre et qu'il a bien raison de faire le plaidoyer qu'il a fait ce soir en faveur de ces réclamants. J'ai une réclamation de la part d'un autre citoyen des territoires du Nord-Ouest, et je veux présenter cette réclamation à la Chambre et au gouvernement, très succinctement, vu l'heure avancée, et mes remarques ne seront pas aussi complètes qu'elles l'auraient été dans d'autres circonstances. Je veux parler en faveur d'un citoyen de ce pays qui, au cours d'une période critique dans l'histoire du Canada, a rendu des services signalés à la Confédération. Je parle d'un homme dont le nom est peut-être connu de la plupart des membres de cette Chambre, M. Jean-Louis Légaré, dont le domicile postal est à Willow Bunch et qui, il y a 25 ans, faisait la traite avec les indigènes des territoires du Nord-Ouest au poste de gendarmerie de la Montagne des Bois. M. Légaré a quitté la province de Québec vers 1860 pour se rendre aux prairies de l'Ouest. Lorsque s'est pro-

duit de l'autre côté de la frontière américaine l'effroyable massacre de Custer, M. Légaré était déjà dans le commerce depuis seize ou dix-sept ans à la Montagne des Bois. On sait qu'après le massacre de Custer le chef sauvage Sitting Bull, à la tête d'une bande de 500 Indiens, a envahi le Canada et s'est rendu dans le voisinage de la Montagne des Bois. Sans les services qui ont été rendus alors par M. Légaré, nul ne peut dire quels embarras auraient été causés au pays ou au gouvernement du Canada. Nul ne saurait dire quelle dépense aurait été nécessaire par suite des désordres qui auraient pu être suscités par Sitting Bull et ses 500 guerriers sauvages. Heureusement, M. Légaré était sur les lieux, et l'on trouvait en lui un homme qui avait déjà su, à un très haut degré, gagner la confiance des aborigènes du pays. La ligne frontière n'avait pas alors la signification qu'elle a aujourd'hui. L'influence de M. Légaré s'étendait aux aborigènes habitant au sud du 49ième parallèle aussi bien qu'au nord de la ligne. Je dois dire à la Chambre, et il y a un assez grand nombre d'honorables députés ici qui ont quelque connaissance de M. Légaré, qu'entre l'Atlantique et le Pacifique on ne trouvera pas un homme plus honnête ni plus modeste que M. Légaré, de Willow Bunch. Les Indiens comprenaient cela et avaient beaucoup de confiance en M. Légaré. Sitting Bull avait une grande confiance en M. Légaré et, comme résultat des négociations entamées alors par M. Légaré avec Sitting Bull, ce dernier consentit à retourner aux Etats-Unis et à se livrer aux autorités américaines.

M. DAVID HENDERSON (Halton) : Vers quel temps était-ce?

M. SCOTT : Sitting Bull est retourné aux Etats-Unis et s'est livré aux Américains vers l'année 1881. C'est assez longtemps avant cette année-là que le massacre de Custer eut lieu et que Sitting Bull avec sa bande traversa la frontière dans la région de la Montagne des Bois.

Sir WILFRID LAURIER : En 1876.

M. SCOTT : C'était en 1876, je crois. Durant le temps que Sitting Bull et ses indiens étaient dans la région de la Montagne des Bois, ils ont vécu aux dépens de M. Légaré. M. Légaré faisait la traite dans cette région et il était obligé de faire transporter ses marchandises en charrettes du fort Garry, sur la rivière Rouge, et des marchandises transportées de cette manière sur une distance de 500 milles ont une valeur très considérable dans le magasin du marchand. Sitting Bull et ses sauvages ont littéralement mangé tout le bien de M. Légaré. Non seulement, ils ont consommé tout l'approvisionnement pour un an du magasin et du fonds de traite, mais ils ont mis M. Légaré dans l'impossibilité de faire le moindre commerce durant cette année. Il les a nourris à même son magasin et il ne lui est rien resté pour son commerce. I a perdu beaucoup de temps ainsi que ses marchandises et les profits de la traite durant un an. Qu'il me soit permis de lire à la Chambre une courte description de ce qui s'est passé alors dans la région de la Montagne des Bois et que je trouve ici dans un rapport officiel.

M. HENDERSON : L'honorable député voudra bien nous dire, peut-être, de quelle année il parle ? Vers quelle année ces faits se sont-ils produits ?

M. SCOTT : En l'année 1876.

M. HENDERSON : Je crois, M. l'Orateur, que nous avons perdu assez de temps aujourd'hui et que l'on devrait obliger l'honorable député de s'en tenir à la question. La motion se rapporte aux pertes provenant de la rébellion de 1885 et la question que discute l'honorable député n'a pas le moindre rapport avec la question soumise à la Chambre. Je crois que vous devriez rappeler l'honorable député à l'observance du règlement et le forcer à s'en tenir à la question, afin que nous puissions expédier la programme du jour. Je demande votre décision, M. l'Orateur, sur la question de savoir s'il est régulier ou non de discuter la question qu'il présente maintenant.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : La résolution maintenant soumise à la Chambre parle spécialement d'une question en particulier. Je vais la lire.

Adresse demandant un état indiquant tous les documents, lettres, pétitions et résolutions au sujet de paiement ou de réclamations pour pertes résultant de l'insurrection de 1885 dans les territoires du Nord-Ouest.

Je ne crois pas que la discussion de cet item entre dans le cadre de cette résolution.

M. SCOTT : Je dois m'incliner devant votre décision, M. l'Orateur. Je regrette beaucoup que l'honorable député de Halton (M. Henderson) m'ait privé de cette occasion de soumettre une bonne et juste réclamation en faveur d'un citoyen de ce pays qui a bien droit à quelque considération. Il faudra que je trouve une autre occasion de présenter cette affaire en faveur de M. Légaré.

M. HENDERSON : J'ai suivi avec beaucoup d'intérêt la comédie qui a été jouée ce soir par l'honorable député de Saskatchewan (M. Davis) et l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott). Je dois avouer que je suis surpris, considérant le fait que l'un de ces honorables députés siège en cette Chambre depuis 1896, et l'autre depuis 1900, qu'ils aient laissé dormir cette affaire importante et qu'ils n'aient pas appelé là-dessus l'attention du gouvernement, connaissant les faits comme ils prétendent les connaître. Je crois qu'assurément ils ont bien peu de raison d'en appeler de nouveau à leurs commettants.

Je crois que les meilleurs imprimés électoraux en faveur des conservateurs qui pourraient être distribués dans leurs circonscriptions électorales seraient les discours pronon-

cés par ces honorables députés. Si quelqu'un de mes commettants avait ce que je considèrerais comme une juste réclamation, et si pendant sept longues années j'eusse siégé ici, donnant mon appui au gouvernement, je vous assure que je ne m'attendrais pas à voir mes commettants me réélire. Je ne suis pas au courant des faits et j'ignore si ces réclamations sont bien fondées ou non, mais si elles le sont, ces deux honorables députés méritent la censure de la Chambre pour ne pas avoir plus tôt attiré l'attention du parlement sur ces faits.

L'honorable M. CLIFFORD SIFTON (ministre de l'Intérieur) : Je n'ai pas l'intention d'entreprendre la discussion de cette question, mais je dois dire qu'autant que je me rappelle, cette question a déjà été soumise à l'attention du parlement. Il y a eu l'affaire bien connue des fourrures de Bremner et autres affaires qui ont été discutées en cette Chambre il y a quelques années. Il m'est impossible de comprendre en vertu de quel principe l'honorable député (M. Henderson) croit que l'honorable député de la Saskatchewan (M. Davis) ne devrait pas soumettre à cette Chambre ce qu'il considère comme un grief dont souffrent ses commettants. Le fait que le parlement n'a pris aucune mesure relative à une affaire considérée par un honorable député comme étant digne de considération, n'est pas du tout une raison pour que cet honorable député ne profite pas de toutes les occasions favorables pour soumettre cette question au parlement et au gouvernement.

M. R. L. BORDEN : Tout ce qu'a dit mon honorable ami (M. Henderson) c'est que si ces réclamations sont valables, elles auraient dû être soumises à l'attention de la Chambre avant cette date avancée. Ceci me para-t être un point important et le ministre n'y a pas répondu. Si elles ont été soumises à l'attention du gouvernement, alors la censure que mon honorable ami de Halton dirige contre les deux honorables députés est tout simplement reportée sur le gouvernement qui n'a pas réglé des réclamations que l'on prétend être justes et qui sont restées en souffrance pendant les huit années durant lesquelles mon honorable ami de la Saskatchewan a siégé en cette Chambre.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami (M. Davis) a plus d'une fois attiré l'attention de la Chambre sur ces réclamations. Dans tous les cas, il a attiré là-dessus l'attention du gouvernement. Que ces réclamations soient valables ou non, la grande difficulté que le gouvernement éprouve c'est que cela ouvrirait de nouveau la discussion de cette affaire après un laps de temps très long, et qu'une commission nommée par l'ancien gouvernement a déjà statué sur ces réclamations. Que la décision de la commission ait été juste ou injuste, nos amis de la gauche admettront qu'il est difficile de revenir sur une semblable affaire. C'est là la difficulté qui se présente encore à notre esprit, et je regrette de dire que le gouvernement n'a pas encore pu résoudre le problème. Il n'y a pas d'objection à la production des documents.

M. R. H. POPE (Compton) : Si les faits sont tels que représentés par l'honorable député de Saskatchewan—il ne m'appartient pas de dire s'ils le sont ou non—et si cette question a été soumise au gouvernement en plus d'une occasion, le gouvernement aurait dû en arriver à une conclusion avant que huit années se fussent écoulées. J'étais sous l'impression que l'honorable député de la Saskatchewan faisait tout simplement un discours pour la prochaine élection ; et vu qu'il va avoir à soutenir une lutte très chaude, j'ai cru que la Chambre pourrait se montrer indulgente et lui donner une heure ou deux, bien que j'aurais été porté à croire qu'il eût été plus courageux et plus courtois de la part de l'honorable député (M. Davis) de rencontrer son adversaire face à face, au lieu de se retrancher derrière tous les privilèges qui l'entourent en cette Chambre dans le but d'attaquer un homme qui est à 2,000 milles de distance.

L'honorable WILLIAM ROSS (Victoria) : Il semble qu'une certaine classe de gens ont été libéralement payés, tandis qu'une autre classe de gens dont les réclamations étaient tout aussi justes et tout aussi honnêtes, tout aussi bien attestées sous serment, n'ont reçu aucune compensation. S'il en est ainsi, le gouvernement pourrait s'enquérir de la chose, même à cette date avancée, et voir à ce que justice soit rendue. Ce n'est pas une question entre le député de la Saskatchewan et le candidat qui pourra lui disputer le mandat ; c'est une question qui concerne le peuple du Canada, et si les faits sont tels qu'on les a rapportés, il n'est jamais trop tard pour rendre justice. Je crois que le gouvernement devrait nommer une commission indépendante, dont les membres ne seraient pas influencés par des considérations locales, pour s'enquérir de l'affaire. Si l'on fait cela, je crois que l'on constatera qu'il y a là un certain nombre de gens qui ont été maltraités.

M. DAVIS : Lorsque j'ai soumis cette question à la Chambre, l'an dernier, le chef de l'opposition a prétendu qu'il n'avait pas le temps de l'étudier. Durant la session actuelle, l'avis a figuré au feuilleton pendant six semaines, et si les honorables membres de l'opposition l'eussent voulu, ils auraient pu se procurer les documents et étudier l'affaire. L'honorable député (M. Pope) dit que j'ai fait un discours d'élection, mais assurément, je n'ai pas fait un discours d'élection il y a deux ans, ni il y a trois ans, lorsque j'ai soulevé la question auparavant. Chaque fois que l'ai soulevée, les honorables membres de l'opposition ont paru mécontents. Je soumets l'affaire au parlement parce que mes commettants m'ont demandé de le faire. L'honorable député de Compton (M. Pope)

croit que j'aurai de la difficulté à me faire élire. Il n'a pas besoin de s'inquiéter de cela. S'il peut gagner son élection aussi facilement que je gagnerai la mienne, il n'aura pas à se plaindre. Il dit que je ne devrais pas parler d'un monsieur qui est à mille milles de distance, mais je puis lui dire que je ne crains pas de rencontrer qui que ce soit sur une estrade, et que j'ai discuté cette question devant mes commettants, mais que mon adversaire n'était jamais présent, bien qu'il eût été invité. Dans sa propre ville, il a été invité à discuter cette question à une assemblée, et le comité conservateur de Prince-Albert a envoyé une voiture pour l'amener, mais il a refusé de venir. La même chose est arrivée à Lindsay, et il n'a pas voulu faire acte de présence. Il y a eu une assemblée à un endroit nommé Melfort où tous les colons sont des Américains qui, probablement, n'avaient jamais entendu parler de la rébellion et qui n'avaient pas de réclamations, et il voulait discuter en cet endroit les réclamations nées de l'insurrection, mais les gens lui ont dit qu'ils voulaient des questions d'actualité, et ils n'ont pas voulu l'écouter. Je lui ai dit à cette assemblée que je convoquerais une réunion à Prince-Albert, la veille de l'élection, pour discuter l'affaire, mais il a eu bien soin de ne pas y assister. Les gens ne savaient pas alors qu'il empochait $20 par jour ; s'ils l'eusent su, ils lui auraient posé des questions à ce sujet. Je puis dire à l'honorable député (M. Pope) que je n'ai pas peur de discuter cette affaire ni ici, ni ailleurs. La dernière fois que j'ai soulevé cette question en cette Chambre, je n'ai pas du tout mentionné son nom. Les honorables membres de la gauche ont demandé son nom ce soir. Sans cela, je ne l'aurais pas mentionné. Comment aurais-je pu exposer clairement le cas de ces gens ? Des milliers d'entre eux ont signé des pétitions déclarant que cet homme avait agi en partisan et demandant une enquête sur sa conduite. Je crois qu'il ne serait que juste que cela fût fait, et je suis heureux de voir que mon honorable ami de Victoria (M. Ross) a exprimé la même opinion. Il n'est jamais trop tard pour remédier à un grief et pour voir à ce que justice soit rendue à une classe quelconque de la société. A tort ou à raison, ces gens se prétendent lésés. Ils disent: Nous n'avons pas été traités équitablement, tandis que certaines gens, pour des raisons politiques, ont reçu plus qu'ils n'auraient dû recevoir. Tout ce qu'ils demandent, c'est qu'une commission soit nommée pour étudier l'affaire et constater si leurs déclarations sont vraies ou fausses. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de nommer une commission nombreuse. Pourquoi les honorables membres de la gauche n'ont-ils pas payé la réclamation de M. McLean lorsqu'ils étaient au pouvoir ? L'ex-ministre de l'Intérieur a dit qu'il avait droit à une indemnité ; sir Donald A. Smith, M. Scarth, M. A. W. Ross, le procureur général actuel du Manitoba, l'honorable Colin H. Campbell, M. G. H. McDowell, alors député de la Saskatchewan, le sénateur Schultz, M. Adam Brown, qui a siégé en cette Chambre durant plusieurs années ont tous déclaré que c'était une réclamation raisonnable. Les honorables membres de la gauche ont donc mauvaise grâce de l'accuser de ne pas avoir soulevé la question auparavant, bien qu'il en eût eu l'occasion à maintes reprises. J'espère que le gouvernement s'enquerra des griefs de ces gens et rendra justice à qui justice est due.

M. N. BOYD (Macdonald) : M. l'Orateur, il est très évident que l'honorable député de la Saskatchewan (M. Davis) perd de son influence auprès du parti au pouvoir. Lorsque notre parti était aux affaires, nous avions l'habitude d'insister sur nos réclamations auprès des ministres ou en caucus.

Nous avions l'habitude de nous présenter devant nos ministres, accompagnés de nos amis, les membres élus dans la même partie du pays, et de faire valoir nos réclamations ; et si nous ne réussissions pas à gagner les ministres à notre cause, nous n'avions aucune chance de réussir en Chambre. Les libéraux disaient souvent du regretté Nicholas-Flood Davin que très souvent ses discours à la Chambre visaient un effet de galerie, en vue de se préparer la matière d'un article pour son journal du lendemain. Assurément, nous ne voudrions pas accuser les honorables députés qui ont discuté cette question si longuement en cette enceinte et dont quelques-uns sont propriétaires de journaux de poursuivre le même but. Tout ce que je puis dire c'est que ces messieurs n'ont pas sur leurs ministres l'influence qu'ils devraient avoir ou que nous avions coutume d'avoir sur nos chefs quand notre parti était au pouvoir. Mon honorable ami de Victoria dit que cette question devrait être mise à l'étude. N'y a-t-il pas eu une commission de nommée dans le temps pour s'en enquérir ? Je ne faisais pas alors partie de la députation, mais je crois qu'une commission composée de gens très éminents et très honorables fut désignée à cette époque ; le juge Street en était le président.

Sir WILFRID LAURIER : Ce n'est pas cette commission-là. Le juge Street fit partie de la commission nommée en 1885, à l'époque de la rébellion, pour s'enquérir des réclamations des Métis. Je pense que M. McKay fut le commissaire chargé d'examiner les réclamations dont il est question en ce moment.

M. DAVIS : M. McKay et le juge Ouimet.

M. BOYD : Cette commission fut nommé et son rapport déposé devant la Chambre, et le gouvernement agit en conséquence. Les déclarations faites par l'honorable député de la Saskatchewan aujourd'hui sont en grande partie affaire d'opinion et non pas affaire de preuve. Il a déclaré que c'était là son opinion et celle de quelques autres

personnes qui ont les mêmes vues politiques que lui. Je ne crois donc pas qu'il ait là preuve que la commission chargée de cette tâche importante ait failli à son devoir ; et tant que cette preuve n'aura pas été fournie, on ne devrait pas nous demander de nous occuper davantage de cette affaire. Mon honorable ami prétend que le ministère doit être de cette opinion, puisqu'il n'agit pas. S'il n'agit pas, évidemment c'est qu'il n'a pas dans les députés qui ont soulevé cette question, la confiance que notre gouvernement avait en nous quand le parti conservateur était au pouvoir.

La motion est adoptée.

RESERVE INDIENNE DU SAULT-SAINT-LOUIS ET DU LAC DES DEUX-MONTAGNES.

M. J. E. LEONARD (Laval) demande :

Copie de tous décrets du conseil, contrats, documents et correspondance échangés entre le gouvernement ou quelquun des ministres ou toutes personnes, relatifs à la réserve indienne établie par la loi 14 et 15 Victoria, chap. 106, en faveur des Indiens iroquois du Sault-Saint-Louis, et du Lac des Deux-Montagnes, et l'échange de cette réserve contre toute autre, ou toute somme d'argent en faveur des mêmes dits Indiens.

M. l'Orateur, en proposant la motion qui a été inscrite à l'ordre du jour, je désire faire quelques observations, afin d'obtenir du gouvernement certaines explications au sujet de cette affaire. Je puis dire que cette question a beaucoup contribué à faire élire mon honorable ami le député de Terrebonne (M. Desjardins) lors de la dernière élection partielle dans ce comté.

Il existe, en effet, dans le comté de Terrebonne, depuis un grand nombre d'années, une réserve connue sous le nom de réserve Sainte-Lucie de Doncaster. L'année dernière le gouvernement s'est fait ouvrir un crédit de $11,325 pour effectuer le règlement de ces réclamations et l'honorable premier ministre a répondu comme suit, à la page 14064 du " Hansard " :

Pour dédommager les occupants sans titres des améliorations effectuées par eux, sur la réserve indienne Doncaster, $11,325.

Dans le budget déposé cette année, je constate que cette allocation est supprimée. Cette somme votée l'année dernière n'a pourtant pas été dépensée, et ce crédit n'est pas voté de nouveau cette année. Cependant, l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Préfontaine), chaque fois qu'il a eu l'occasion de rencontrer ses amis politiques, et entre autres les messieurs dont les noms apparaissent dans la réponse de l'honorable premier ministre, à la page 14065 du " Hansard ", n'a pas manqué de leur promettre que leurs réclamations seraient réglées, bien que cette Chambre n'ait pas été appelée à voter le renouvellement de ce crédit ouvert l'année dernière.

Quoique le gouvernement se soit aperçu que cette somme ne peut être payée, l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries continue encore, de concert avec les honorables députés de Terrebonne, au parlement fédérale et à la législature provinciale, à promettre aux électeurs de cette partie du comté que le gouvernement les dédommagera des travaux qu'ils ont faits sur la réserve des Indiens.

C'est une chose assez surprenante, M. l'Orateur, que le gouvernement, par la bouche de l'un de ses représentants les plus autorisés—le ministre de la Marine—ait pro-

Bien que le gouvernement se soit aperçu mis d'indemniser des gens qui se sont emparés, sans droit, d'une réserve qui appartient depuis plus de cinquante ans aux Iroquois des Deux-Montagnes, d'Oka et de Caughnawaga.

L'année dernière, à la page 14064 du " Hansard ", l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), demandait des explications à propos de ces $11,325, et l'honorable premier ministre répondait que cette somme était votée pour indemniser les personnes suivantes : Israël Thouin, $3,000 ; Isidore Legault, $800 ; Napoléon Constantineau, $540.

L'honorable premier ministre n'a pas daigné désigner les bénéficiaires du restant des $11,000 ; mais je crois que je suis assez bien informé quand je dis que les autres bénéficiaires étaient les principaux cabaleurs de l'honorable député de Terrebonne (M. Desjardins) lors de la dernière élection partielle.

Le gouvernement ferait indemniser des gens qui n'ont aucun droit, qui ont méconnu la loi, qui malgré leur connaissance des faits, à savoir, que ces terrains appartenaient aux Indiens, s'y sont établis. J'espère que cette année l'honorable premier ministre voudra bien profiter de cette circonstance pour compléter ses explications. Il s'est sans doute aperçu que le gouvernement n'avait pas le droit de payer la somme votée l'an dernier, voilà pourquoi elle est rayée des allocations budgétaires soumises actuellement à la Chambre.

J'ai soulevé cette question dans le but de faire cesser les rumeurs mises en circulation dans le comté de Terrebonne par les députés de ce comté, tant au parlement qu'à l'assemblée législative, rumeurs d'après lesquelles la question serait réglée par le gouvernement, et que les messieurs dont les noms ont été donnés l'an dernier par l'honorable premier ministre allaient être indemnisés pour des dépenses qu'ils n'auraient pas dû faire, indemnité à laquelle, par conséquent, ils n'ont aucun droit, dépenses qui n'ont été contrôlées par personne, que personne n'a autorisées. Le fait est que le seul mérite de ces messieurs aux yeux du gouvernement, c'est d'avoir été des partisans dévoués de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Préfontaine) lorsqu'il a brigué les suffrages de ce comté, et d'avoir aussi été des partisans zélés de l'honorable député de Terrebonne

(M. Desjardins), et de M. Prévost, député à la législature de Québec.

Je désirerais avoir des explications claires et précises sur ces faits de la part de l'honorable premier ministre qui, je crois, était bien mal renseigné lorsqu'il a donné à la Chambre les explications que l'on trouve à la page 14063 des Débats de 1903. Je n'ai pas l'intention de les lire maintenant, mais on pourra en prendre connaissance à la page que je viens d'indiquer.

Dans le comté de mon honorable ami de Terrebonne, cette question de la réserve des Indiens en est une très brûlante et qui existe depuis plus de vingt ans ; que personne n'a pu encore régler parce que les Indiens du canton de Doncaster sont les véritables et seuls propriétaires de cette réserve, parce qu'ils sont en possession pleine et entière d'une propriété qui leur a été concédée en vertu de la loi 14 Vict., le 30 août 1851. Si je suis bien informé, l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries aurait déclaré dans le comté de Terrebonne, dans maintes assemblées publiques où il a adressé la parole, que cette question serait réglée, et qu'elle le serait par lui et par le gouvernement dont il est membre.

L'honorable M. RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Certainement.

M. LEONARD : L'honorable ministre dit : Certainement. Je suis très heureux que cette question se règle enfin, et que les électeurs de Terrebonne qu'il a convertis à ses principes par de telles promesses soient enfin satisfaits.

Je fais donc cette proposition, appuyé par mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk), espérant que non seulement le gouvernement déposera les documents que je demande, mais que de plus l'honorable premier ministre s'empressera de profiter de cette occasion pour donner des explications de nature à satisfaire les membres de cette Chambre et les électeurs de la province de Québec qui, se fiant sur celles données l'année dernière, ont cru que cette question qui intéresse une partie de la population du nord de Montréal allait être définitivement réglée.

M. PREFONTAINE : Est-ce que l'honorable député de Laval est pour ou contre ce règlement ?

M. LEONARD : Je suis favorable à un règlement, je crois l'avoir dit déjà. Seulement, je me permettrai d'ajouter que je suis favorable au règlement de cette question si elle doit l'être d'une manière juste et équitable pour tout le monde, et non pas suivant les promesses faites par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, lorsqu'il s'est présenté dans le comté de Terrebonne, et les dires de M. Prévost, député provincial.

Dans ces circonstances, je crois que nous avons droit à des explications complètes de la part de ces messieurs.

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : M. l'Orateur, il n'y a aucune objection à déposer les documents demandés. Mais mon honorable ami, s'il est en faveur du règlement de cette question, ne s'est pas exprimé de manière à faire croire que telle était son intention, parce qu'il y a opposé une fin de non recevoir, en disant que nous n'avions pas le droit de la régler. S'il était favorable au règlement, mon honorable ami n'aurait pas insisté. Il feint de croire que nous ne pouvons pas faire un règlement et que c'est pour cette raison que le crédit voté l'année dernière ne se trouve pas dans les allocations de cette année.

La raison pour laquelle ce crédit n'est pas au budget de cette année, c'est que nous avons la certitude que cette allocation sera appliquée avant l'expiration de l'année fiscale. Il est bien vrai que nous n'aurions pas pu régler cette question sans le consentement des Indiens, si les "squatters" étaient restés sur les terres. Nous avons essayé d'obtenir des Indiens qu'ils consentissent à ce que les "squatters" pussent garder leurs établissements. Les Indiens s'y sont refusés absolument. C'est sur ce refus que nous avons cru devoir demander au parlement l'approbation nécessaire pour indemniser les colons et leur permettre d'aller se fixer ailleurs.

M. LEONARD : L'honorable premier ministre me permettrait-il de lui poser une question ? Croit-il que les "squatters" ont le droit d'être indemnisés ?

Sir WILFRID LAURIER : Certainement.

M. LEONARD : En vertu de quoi ?

Sir WILFRID LAURIER : En vertu de l'équité naturelle. Mon honorable ami sait parfaitement que toutes les terres publiques, dans la province de Québec, sont ouvertes à la colonisation, et il est difficile de dire si un colon, qui se fixe sur une terre, dans un township ou dans un autre,—un colon qui se fixe de bonne foi, croyant que cette terre appartenait à la Couronne,—doit être dépossédé sans indemnité. Comme ceux qui se sont fixés là étaient de bonne foi, nous avons cru convenable de les indemniser pour les pertes qu'ils ont encourues.

Si j'ai bien compris, mon honorable ami est en faveur de ce règlement par le gouvernement. Il vient de répondre à l'honorable ministre de la Marine qu'il était en faveur du règlement ; qu'il voulait que les colons fussent indemnisés.

M. LEONARD : Je suis en faveur de payer ceux qui ont droit d'être indemnisés.

Sir WILFRID LAURIER : Quels sont ceux qui ont droit d'être payés ? Quant à nous, nous croyons que tous ceux qui sont là ont droit d'être indemnisés. Et c'est aussi ce que le parlement a pensé l'année dernière quand il nous a voté le crédit nécessaire à cette fin.

Si ces sommes n'ont pas été payées plus tôt, c'est simplement parce qu'il est survenu une difficulté; il s'agissait de savoir quel était le rang exact de ceux pour lesquels nous avons demandé une allocation. Mais aussitôt que nous aurons les rapports suffisants, les colons seront payés.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Si, comme l'espère l'honorable premier ministre, le gouvernement règle ces réclamations avant la fin de l'année courante, et si ces réclamations sont réglées d'une manière juste, la proposition de mon honorable ami de Laval (M. Léonard), aura eu, à tout le moins, le bon effet de faire régler ces réclamations un peu plus promptement qu'elles ne l'auraient été sans son intervention.

Maintenant, il y a une chose assez singulière et qui mérite d'être signalée, c'est que cet argent aurait dû être distribué depuis bien des mois déjà et que rien encore n'a été fait. Et cependant, d'après l'honorable premier ministre, cette somme était prête à être payée lorsqu'elle fut votée. A tout événement, je crois que la motion aura rendu un bon service aux réclamants.

Nous avons sur ce sujet deux versions ; il est douteux de savoir laquelle est la vraie. La concession de cette réserve a été faite aux Indiens, il y a au delà de cinquante ans. L'honorable premier ministre nous dit que des gens s'étaient établis sur la réserve donnée aux Indiens, ignorant l'existence de cette concession, qu'ils y ont fait des améliorations. Ces colons s'étant adressés au gouvernement de la province pour avoir leur titre, ont essuyé un refus. Voilà pourquoi, nous a dit le premier ministre, un temps considérable s'était écoulé. Les réclamants se sont ensuite adressés au gouvernement fédéral, et celui-ci, pour régler la question, a cru devoir recourir à l'indemnité, tout en s'efforçant de faire abandonner aux Indiens la réserve qui leur avait été concédée il y a cinquante ans. Mais dans l'intervalle, des améliorations ayant été faites par ces colons, il était devenu nécessaire de les indemniser. Voilà ce que nous trouvons dans les " Débats " de l'année dernière comme justification du vote de la somme de $11,-325.

Si ces réclamations sont claires et précises, pourquoi n'ont-elles pas encore été payées ? C'est ce que nous révèlera sans doute la correspondance qui sera déposée comme conséquence de l'adoption de cette motion.

Mais il y a une autre version que j'ai entendue dans le comté de Terrebonne et dans maints endroits et à maintes reprises, c'est que ces gens s'étaient établis là connaissant exactement quels étaient les droits des Indiens.

L'honorable M. PREFONTAINE : Comment pouvaient-ils les connaître ?

M. MONK : Très facilement, car l'octroi de cette réserve date de plus de cinquante ans.

L'honorable M. PREFONTAINE : Mais 'ils ne connaissaient pas cette concession ?

M. MONK : Cette concession était connue de tout le monde.

Si ces améliorations dont on parle ont été faites de bonne foi, il y aurait lieu d'examiner la question, mais si, comme on me l'a répété, ces dépenses et ces améliorations ont été faites sur la foi des paroles dites par mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries, le cas ne serait plus le même.

L'honorable M. PREFONTAINE : Je ne connaissais même pas l'établissement de ces gens sur cette réserve en 1896, lorsque je suis allé là pour la première fois.

M. MONK : Je donne la version qui a cours dans le comté.

Il existe des promesses au sujet du règlement de cette question de la réserve des Indiens de Doncaster, et cependant elle n'est pas encore réglée. Le crédit est voté depuis très longtemps, et si la version dont j'ai parlé est vrai, à savoir : que ces gens se sont établis là sachant parfaitement quelle objection ils auraient à vaincre pour obtenir un titre, alors je prétends que l'argent voté pourrait bien mieux être employé ailleurs. Ainsi, par exemple, il existe dans la ville de Montréal des besoins très urgents, besoins que l'on devrait satisfaire avant ces réclamants. Il y a les employés du bureau de poste qui demandent justice, et on leur répond que l'on ne peut pas trouver d'argent pour satisfaire à leur demande. Si la version de l'origine de ces réclamations relatives à la réserve des Indiens de Doncaster est bien fondée, on ferait bien mieux d'employer ces fonds à satisfaire des demandes légitimes comme celles que je viens d'indiquer, au lieu de les utiliser à payer des réclamations pour le moins fort douteuses.

Je crois que la motion aura pour effet de hâter le règlement de cette question, et si les réclamations sont légitimes, elles seront payées comme elles doivent l'être en justice.

L'honorable M. PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Il résulte clairement, des observations qui viennent d'être faites par les honorables députés de Laval (M. Léonard) et de Jacques-Cartier (M. Monk) que ces messieurs ne sont nullement en faveur de ce règlement, car il est inutile de discuter le droit de ces colons —de le discuter surtout avec la persistance qu'ils y ont mise—s'ils sont favorables au règlement. D'après les remarques de l'honorable député de Jacques-Cartier, il est clair que le reproche que l'on fait au gouvernement, sur cette question, c'est d'avoir pris cette affaire en mains et d'en effectuer le règlement, alors que ces messieurs de la

gauche ne s'en étaient jamais occupés, qu'ils l'avaient qualifiée de ridicule—et cela à ma connaissance personnelle—ajoutant que dans l'intérêt public on ne devait pas s'en occuper. Eh bien ! c'est probablement le dépit qui les fait agir dans cette circonstance et qui leur fait reprocher au gouvernement d'avoir tenu sa promesse.

Je connais la question, et je sais parfaitement à quoi m'en tenir dans tous ses détails. La réserve indienne de Doncaster a été établie en 1850 ou 1851. Ces terres d'une grande étendue avaient été cédées aux Indiens qui n'en ont cependant jamais pris possession avant l'année dernière, ou il y a environ dix-huit mois, lorsqu'ils ont entendu parler des négociations entreprises par le département de l'Intérieur pour régler cette affaire. La première proposition qui a été faite aux Indiens intéressés, fut de leur faire abandonner, moyennant considération, les droits qu'ils pouvaient avoir sur les terres occupées par les "squatters." Je n'ai pas vu le rapport de l'ingénieur chargé de délimiter les cantons—ce qui est une des causes qui a retardé le règlement—mais je suis informé que l'église de Sainte-Lucie est bâtie sur la réserve des Indiens. Or, il était bien important que cette question fût réglée pour les pauvres colons de cette paroisse. Les négociations ont duré pendant deux ans entre le département de l'Intérieur et les Indiens. Je sais qu'à un moment donné quelques Indiens se sont rendus là et se sont emparés violemment des améliorations faites par les colons. Il ne restait donc qu'un autre moyen, puisque les Indiens n'avaient pas cédé leurs droits—injustement à mon point de vue—il restait de décider s il était équitable de déposséder ces "squatters" sans les indemniser. La question a été soigneusement étudiée par le département de l'Intérieur, lequel, après une enquête minutieuse en est venu à la conclusion que les "squatters" étaient de bonne foi. Il est inutile de dire que certains de ces colons se sont établis là en prévision d'une indemnité qui leur serait payée par le gouvernement. Je connais les faits et je puis affirmer qu'aucun de ces colons qui vont recevoir une indemnité n'ont pris ces terres avec cet objet en vue. Ceux qui se sont établis là le plus récemment occupent ces terres depuis au moins dix ans et les autres depuis vingt-cinq à trente ans.

Maintenant, la bonne foi de ces colons ressort des faits ; cette réserve qui existait, en effet, d'après un statut, n'était pas délimitée en aucune façon. On disait bien qu'il y avait une réserve indienne, mais le bois de construction, tout le bois marchand avait été enlevé de cette réserve avec la permission du gouvernement provincial, les chantiers avaient été faits d'année en année sur ces terres, et il était bien naturel, pour des gens qui n'ont pas beaucoup d'instruction, et qui ignorent la loi, de croire qu'ils s'établissaient sur le domaine public et non sur la réserve des Indiens.

M. PREFONTAINE.

L'idée que j'aurais conseillé ou suggéré à ces gens d'aller s'établir sur cette réserve est tellement ridicule, tellement enfantine, que je ne crois pas nécessaire de répondre à cette imputation. Ces colons qui avaient été leurrés par le gouvernement conservateur, ont cru devoir changer d'opinions politiques en 1900, mais cela est tout à fait naturel. Au lieu de répondre à ces gens comme le faisait le gouvernement conservateur : "Vous êtes de mauvaise foi, vous n'avez droit à aucune indemnité", nous leur disions que nous croyions à leurs droits, et que nous nous efforcerions de régler cette question d'une manière juste et équitable.

C'est là une question très importante non seulement pour la paroisse de Sainte-Lucie, mais aussi pour les comtés de Montcalm et de Terrebonne en général. S'il y a moyen de persuader les Indiens d'abandonner cette réserve et d'aller se fixer ailleurs sur des terrains que leur fournirait le gouvernement, nous disions que ce serait tant mieux pour ces deux comtés, et pour les squatters intéressés. Voilà tout, et il me semble qu'il n'y a rien que de très naturel dans ce qui s'est passé.

Ces colons étaient tellement de bonne foi qu'ils offraient de payer au gouvernement le même prix pour ces terres que celui exigé pour les terres publiques. Ils ne demandent que justice et il est bien malheureux que ces pauvres "squatters" aient été privés du bénéfice de ce règlement jusqu'aujourd'hui.

Je dois dire en passant que dans le montant voté l'année dernière en faveur de ces colons se trouvent compris les frais de l'ouverture d'un chemin communiquant entre les deux comtés de Terrebonne et Montcalm et passant à travers cette réserve.

Si le règlement a été retardé, c'est pour une bonne raison: il fallait savoir au juste si les "squatters" établis là se trouvaient sur des terrains dépendant de la réserve indienne, ou bien, s'ils se trouvaient sur des terrains dépendant du domaine public, et appartenant au gouvernement de la province de Québec. C'est pourquoi l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) a communiqué avec le gouvernement de Québec à ce sujet, et celui-ci a chargé l'un de ses officiers de délimiter exactement le canton de Doncaster. Le rapport de ce fonctionnaire n'a été transmis au département que depuis quinze jours ou trois semaines au plus, et le fonctionnaire chargé de ce soin est en train de régler cette question à l'heure qu'il est à la satisfaction des intéressés.

J'ai été surpris d'entendre le député de Laval blâmer à droite et à gauche, lui qui s'est dit favorable à un règlement, et accuser le ministre de la Marine et des Pêcheries d'avoir conseillé à ces gens d'aller s'établir sur cette réserve. Je puis affirmer

à l'honorable député que le renseignement qu'il a reçu est absolument erroné. Jamais pareil conseil a été donné par moi. Ce que nous avons répété dans le comté de Terrebonne, nous sommes prêts à le dire de nouveau ici et ailleurs. Nous avons constaté qu'il y avait un acte de justice à faire, et le gouvernement n'a pas hésité à accomplir cet acte de justice. Nous avons demandé que justice fût rendue à ces pauvres colons, et si nous avons mal fait tant pis pour nous, mais je puis dire que nous sommes prêts à recommencer demain matin, du moment que les faits nous justifieront, comme le prouvera la correspondance demandée.

M. LEONARD : L'honorable ministre me permettra-t-il de lui poser une question ? Quand, l'année dernière, le gouvernement ne savait pas quelle était la ligne de démarcation du township de Doncaster, comment pouvait-il faire mettre une somme de $11,300 dans les allocations budgétaires ?

M. PREFONTAINE : Le gouvernement a fait voter $11,300 l'année dernière parce qu'il n'avait pas le temps de faire une vérification qui a pris cinq ou six mois, et l'allocation était votée pour être payée à ceux qui y avaient droit et non à ceux qui n'y avaient aucun droit. Si on avait découvert, après avoir fait la délimitation du township, que quelques-uns de ces réclamants n'étaient pas des "squatters", il est clair que le gouvernement n'aurait rien donné.

La motion est adoptée.

CHAMBRE DE MATURATION DE FROMAGE A BROCKVILLE.

M. GEORGE TAYLOR (Leeds-sud) demande :

1. Etat indiquant quelle a été la dépense totale faite pour la chambre fraîche à fromage de Brockville, Ontario, jusqu'au 1er mars 1904, pour les fins suivantes:
2. Emplacement du local;
3. Construction des bâtiments;
4. Machines, boiseries, etc.;
5. Fromage acheté;
6. Transport du fromage ;
7. Salaire des employés, main-d'œuvre, frais de voyage, etc.;
8. Boîtes à fromage, produits chimiques, éclairage, téléphone, emmagasinage à froid, fret, et autres dépenses incidentes;
9. Recettes provenant de la vente du fromage;
10. Recettes provenant de la maturation du fromage.

Il dit : Il y a quelques semaines, je fis une interpellation en vue d'obtenir des renseignements de même nature que ceux demandés aujourd'hui. L'honorable ministre de l'Agriculture répondit que si je demandais un rapport à ce sujet, il en hâterait la production. J'ai fait la même interpellation au sujet des autres chambres de maturation de fromage, savoir celles de Cowansville, Saint-Hyacinthe et Woodstock. Les autres motions ont été présentées sans commentaires, mais je désire faire quelques observations à l'occasion de cette demande relative à la station de Brockville ; et j'espère que l'honorable ministre tiendra parole et produira les documents sous peu. Toutefois, comme nous avons demandé la production de beaucoup de documents avec l'approbation de la Chambre, et que quelques-uns dont la production avait été ordonnée dès la session dernière ne sont pas encore produits, je crains de n'avoir plus dans le cours de cette présente session l'occasion de faire des remarques si je ne les fais pas maintenant. A mon avis, il n'aurait pas été nécessaire de demander un rapport, car il était possible de réunir ces renseignements dans l'espace d'une heure ; mais comme l'honorable ministre exigeait une motion détaillée, je me suis conformé à son désir. Comme on sait, le rapport de l'auditeur général ne va que jusqu'au 30 juin d l'année dernière, et je désire obtenir ces renseignements jusqu'au premier mars 1904.

Le ministre a cette manie de magnifier tout ce qu'il fait, mais le public n'ajoute guère foi à ses vantardisses, surtout au sujet de ces stations de régrifération du fromage, ainsi qu'au sujet de la basse-cour et de l'industrie laitière en général. Cette station de réfrigération à Brockville a été construite à grands frais, et son exploitation annuelle se solde par un fort déficit. Le ministre a construit à grands frais une station d'illustration dans la pensée, sans doute, que les fabricants de fromage adopteraient ce système et l'appliqueraient dans cette station. Je vois par le rapport de l'auditeur général, pour l'exercice finissant le 30 juin, que le pays est grevé des frais se rattachant à ces quatre chambres de maturation du fromage, sans compter la perte subie sur les achats de fromage et les deniers versés pour le transport de cet article à la station de refroidissement. Voici les dépenses et les recettes de l'année dernière :

	Dépenses.	Recettes.	Pertes.
Brockville..	$ 3,806 04	$ 1,550 96	$ 2,255 08
Cowansville..	7,224 36	1,442 48	5,781 83
St-Hyacinthe.. ..	2,700 62	444 66	2,225 96
Woodstock..	12,372 41	2,507 83	9,864 58
Perte totale..			$20,157 50

Je tiens à communiquer à la Chambre l'avis d'un des principaux libéraux de Brockville, au sujet de la station établie dans cette ville. Voici que qu'a déclaré M. Everetts, un des principaux fabricants de fromage d'Ontario, à l'assemblée tenue à Brockville :

M. K. Everetts, le grand fabricant de fromage, qui demeure maintenant à Smith's Falls, au cours d'une longue harangue condamna catégoriquement le système du gouvernement d'Ottawa relativement à l'industrie laitière, et surtout l'inauguration des stations de démonstrations pour la maturation du fromage, système qui est, à son avis, la plus gigantesque fraude qu'on ait jamais perpétrée au pays.

M. Everetts, au début, cite la délibération du conseil des fabricants de fromage d'Ottawa dé-

libération déjà lue à une assemblée antérieure du conseil des fabricants de fromage de Brockville. Dans cette délibération, le conseil d'Ottawa demande la coopération de celui de Brockville, afin de soumettre à l'association des fabricants de beurre et de fromage de l'Ontario la question de la classification des fromages de première qualité, de seconde et de troisième qualités. Il ne se range pas à cet avis. La section de Brockville ne fabrique que des fromages de première qualité et l'orateur met le conseil de Brockville en garde contre ce projet. L'orateur se livre ensuite à une violente attaque contre les méthodes adoptées par le professeur Ruddick, le chef du service de l'industrie laitière, dans l'accomplissement de ses devoirs. M. Everetts fait alors une mordante critique des stations créées par le gouvernement pour la maturation du fromage comme celle dont Brockville est doté. Le gouvernement d'Ottawa, dit-il, en créant ces stations, s'impose un fardeau qui ne répond nullement aux besoins du commerce. Chaque province doit veiller au perfectionnement de ses méthodes de fabrication, tandis que le gouvernement fédéral a le devoir de pourvoir à l'établissement de services de transports bien modernes par voie fluviale. Les deniers consacrés à l'érection et au fonctionnement de ces chambres de maturation sont en pure perte. M. Everetts prétend que les résultats obtenus jusqu'ici ne justifient nullement la continuation du fonctionnement de ce système. Les patrons n'en ont pas retiré pour leur fromage un seizième de cent de plus que les autres.

Il met au défi ses auditeurs de contredire son affirmation. Ces chambres d'affinage sont censées offrir des modèles qu'on doit partout imiter. Combien a-t-on construit de chambres de maturation à l'instar du "monument en pin" de Brockville ? Pas une seule. Quant au coût de construction et aux frais d'exploitation, le pays est dans les plus épaisses ténèbres à cet égard, bien que le profeseur Ruddick, l'année dernière, se fût formellement engagé à faire la lumière sur la question. M. Everetts affirme que les fabricants de beurre et de fromage commencent à ouvrir les yeux. Les hommes haut placés font trop de frais de mise en scène. Le public finira par s'apercevoir qu'on les dupe et la vérité affirmera ses droits, un jour ou l'autre.

Il se fait fort de prédire que l'année prochaine on ne transportera pas de fromage à la chambre de maturation de l'Etat à Brockville, aux frais du gouvernement. M. Everetts critique le professeur Ruddick à d'autres égards; il se plaint qu'aux réunions d'experts convoquées pour discuter les questions se rattachant à l'industrie laitière, les fabricants et les producteurs, qui sont les plus intéressés à l'industrie et qui y ont engagé leurs capitaux, n'ont point voix au chapitre.

Voilà ce que déclare un des principaux libéraux du comté de Leeds un des plus grands producteurs de fromage.

L'honorable M. FISHER : Quelle est la date de cette assemblée ?

M. TAYLOR : Cette assemblée s'est tenue l'année dernière, à Brockville. Le gouvernement était en train d'y établir une station et conseillait aux cultivateurs d'y porter leur fromage et de l'y emmagasiner, afin de lui faire subir l'épreuve de l'affinage au moyen de la réfrigération, ou quelque soit le nom dont le ministre décore ce procédé. Voici le système adopté dans cette station de réfrigération. Quand un producteur apporte un lot de fromage, on en extrait un fromage, on le pèse et on le met dans la chambre de maturation ; on en pèse un deuxième et on le met dans l'entrepôt frigorifique. Si le fromage qu'on a mis dans la chambre de maturation à l'étage supérieur perd deux ou cinq livres de son poids de plus que celui déposé à l'étage inférieur, on porte cette perte de poids au compte du producteur de ce fromage. Le gouvernement ne réussissant pas à persuader aux cultivateurs d'apporter leur fromage à la station, loua une légion d'employés chargés de parcourir le pays et d'engager les cultivateurs à apporter leur fromage à l'établissement du gouvernement ; et l'année dernière, il a payé aux cultivateurs de fortes sommes pour le transport de leur fromage à la station de maturation de Brockville. Il a dépensé jusqu'à $1,011 dans ce but, mais je tiens des cultivateurs que la chambre d'expérimentation à l'étage supérieur de l'édifice de l'Etat n'est nullement en harmonie avec les chembres de maturation établies dans les fabriques érigées par les cultivateurs. Dans cette chambre de maturation on maintient une assez haute température, de façon à rendre le fromage aussi léger que possible, et on exige tant de la livre pour la perte de poids. Le fromage emmagasiné à l'étage inférieur, cela va sans dire, conserve son poids.

Le gouvernement a encore une autre manie. Il enduit le fromage d'une espèce de cire appelée paraffine. L'année dernière, il a acheté 1,263 livres de cire paraffine à 7 cents ; 1,045 livres, à 7½ cents et 1,070 livres à 8½ cents. Quel est l'effet de cette paraffine sur le fromage placé sur le marché anglais ? Voici un extrait de l'article publié, il y a quelques jours, par le correspondant spécial du "Trade Bulletin" à Londres :

Le correspondant spécial à Londres du "Trade Bulletin" écrit à ce journal: "Les acheteurs de Bristol me donnent avis, cette semaine, qu'il s'importe trop de fromage enduit de cire, et comme ils ont déjà protesté contre cette pratique, il est fâcheux que les fabricants ne tiennent pas compte de l'avertissement"

Le "Trade Bulletin" saisit l'occasion pour revenir sur la question et il ajoute : "Il est regrettable que le ministère de l'Agriculture à Ottawa ait conseillé aux fabricants d'enduire leur fromage de paraffine, d'autant plus que, de ce côté-ci de l'Atlantique, on s'oppose vivement à cette pratique; et comme les fabricants sont censés étudier les besoins de notre commerce, il faut espérer qu'ils discontinueront cette pratique tout à fait condamnable. Un exportateur de Montréal, au cours d'un voyage en Angleterre l'automne dernier, reçut instruction de la part de trois maisons de commerce de ne pas expédier une seule boîte de fromage enduit de cire, parce que leurs clients s'opposent fortement à cette pratique, et cela parce que le fromage subit une forte perte de poids; un de ces importateurs déclarant qu'il n'achèterait pas de fromage enduit de cire, à moins qu'on ne lui allouât deux livres par boîte. Ce

qu'il faut sur le marché anglais, c'est un fromage à peau luisante, l'été, tandis que pour le fromage fabriqué l'automne, la peau doit être d'une jolie teinte verdâtre, accusant un peu de maturité. La paraffine dont le fromage est enduit empêche cette apparence naturelle, et en outre elle provoque une perte de poids au détriment du détaillant.

Comme on ne cesse de soulever des objections dans les centres de consommation de la Grande-Bretagne contre cette pratique condamnable, nos fabricants, à coup sûr, s'abstiendront à l'avenir d'une pratique qui est de nature à nuire à la bonne réputation dont jouissent leurs produits sur les marchés anglais."

Le ministre ne s'est pas contenté de dépenser $100,000 puisés dans le coffre de l'Etat, pour la construction et l'outillement de ces quatre stations de maturation, mais il a conseillé aux fabricants d'enduire le fromage de paraffine afin de prévenir, comme il l'affirme, toute perte de poids, et d'obtenir par là un plus haut prix sur le marché anglais. Or, qu'en est-il résulté? Depuis l'année dernière, le prix de notre fromage a subi une baisse de trois à cinq cents la livre, et cela tient dans une large mesure au fait que le ministre de l'Agriculture a conseillé cette pratique aux fabricants. Notre réputation sur le marché anglais en a souffert. J'ignore la réponse que le ministre donnera à son ami politique, M. Everetts, de Brockville, qui fait retomber sur lui la responsabilité de cet état de choses Les hommes haut placés, affirme-t-il, font trop de mise en scène, et pratiquent des innovations, au détriment de l'industrie fromagère, qui était déjà parfaitement établie avant l'avènement de ces messieurs au pouvoir. Le ministre veut nous faire croire qu'il soigne les intérêts du peuple, en établissant ces stations d'exprimentation, à l'usage des fabricants, bien qu'ils aient à leur disposition des stations de refrigération bien supérieures à celles établies par le ministre. Tous les hommes pratiques sont unanimes à condamner cette manie, soit du ministre soit du commissaire de l'industrie laitière, consistant à enduire le fromage de paraffine, pour parer à toute perte de poids. Le consommateur anglais est hostile à cette pratique ; aussi bien met-il virtuellement notre fromage au rancart. Que le ministre le sache bien, ce n'est pas à moi, mais bien à M. Everetts qu'il doit donner la réplique. Tous ceux qui connaissent M. Everetts savent parfaitement qu'il a toujours compté parmi les plus ardents libéraux du pays et que, lorsqu'il discute les questions d'industrie laitière, il parle de science certaine et en parfaite connaissance de cause. Il exploite dix-huit ou vingt fabriques dont il est propriétaire et il achète, en outre, le fromage dans le district de Brockville. La perte subie à la station de Brockville est minime relativement à celle de la station de Woodstock. A Brockville, cette perte se résume à $2,255, tandis qu'à Woodstock elle s'élève à $9,964. A Brockville, le fromage acheté et affiné a coûté $4,497.96 et le transport $1,011.60. Les détails de ces dépenses figurent à la page D—100 du rapport de l'auditeur général. Il ressort de cette comptabilité que les sommes versées pour achat et transport de fromage à Brockville, Cowansville, Woodstock et Saint-Hyacinthe s'élèvent à $20,828.20. Le produit net des ventes de fromage a atteint le chiffre de $15,810.55. Mais l'auditeur général fait la remarque que voici :

Produit des ventes de fromage, recettes afférentes au fromage dont le prix a été acquitté en juin et juillet 1903 (1902-3), non-inclues dans ce compte (paiements ci-haut).

Ainsi, nous ignorons le chiffre des profits et pertes afférents à l'achat et au transport de ce fromage. Voilà pourquoi nous demandons un compte détaillé. Voilà près de deux ans que le professeur Ruddick promet aux producteurs de Brockville de leur transmettre ce compte, et comme le dit M. Everetts, le ministère ne s'est pas encore exécuté. Ils tiennent à connaître le coût de la station et le chiffre des pertes subies, et cela dans l'intérêt même des producteurs de fromage de cette localité, afin qu'ils puissent constater les résultats découlant de cette toquade, soit du ministre soit du professeur Robertson. A tout événement, ils affirment, à titre de producteurs de fromage, qu'ils condamnent cette pratique et que c'est un pur gaspillage. Je signale la chose à l'attention de la Chambre et du pays, afin de mettre le ministre en mesure de répondre aux allégations soutenues par M. Everetts.

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : J'ai à peine besoin de dire à l'honorable député que je serai bien aise de favoriser l'adoption de sa motion, afin qu'il puisse obtenir les renseignements demandés au sujet de la chambre de maturation de Brockville. Seulement, je regrette qu'il se soit abstenu de demander les mêmes informations au sujet de la chambre de maturation de Woodstock. Deux autres motions de l'honorable député ont été adoptées, l'une se rattachant à Cowansville et l'autre à Saint-Hyacinthe, tandis que la résolution en discussion s'applique à la station de Brockville. Mais il reste encore la station de Woodstock.

M. TAYLOR : Le député de Peel (M. Blain) a inscrit au feuilleton une interpellation se rattachant à la station de Woodstock. Nous étions tous deux d'avis que nous obtiendrions ce renseignement, sous forme de réponse aux interpellations adressées au ministère. Lorsque le ministre eût refusé de nous donner les renseignements voulus, sous cette forme, mon collègue (M. Blain) a sans doute cru préférable de ne pas insister davantage. Si le ministre veut bien accepter cet avis, je serais bien aise qu'il nous communiquât tous les renseignemnts voulus au sujet de Woodstock.

L'honorable M. FISHER : L'honorable député, j'espère, modifiera sa motion dans ce sens, afin de faciliter le dépôt de ces renseignements. Qu'il veuille bien m'en croire,

ces renseignements sont trop volumineux pour qu'il soit possible de les communiquer à la Chambre sous forme de réponse à une interpellation. Je le répète, je ferai tout en mon possible pour faciliter le dépôt de ce rapport, et il sera communiqué à la Chambre à brève échéance. Quant aux observatigons que vient de formuler l'honorable député, je me contenterai d'y répondre fort brièvement. Je n'ai pas sous les yeux de renseignements circonstanciés à cet égard. Quand la Chambre sera saisie de ces faits, l'honorable député sera alors en lieu de discuter à son gré la question dans son ensemble. Quant à ses observations au sujet de la station de Brockville, je dois lui dire qu'il n'apprécie pas parfaitement l'esprit et la pensée qui nous ont inspiré l'établissement de cette station. Le projet d'établissement d'une station centrale de réfrigération pour l'affinage du fromage a été discutée, deux années durant, aux assemblées des différentes associations d'industrie laitière auxquelles nous avons soumis ce projet. Si nous leur avons soumis cette proposition, c'est que, depuis quelque temps, il avait surgi nombre de plaintes au sujet du manque d'uniformité dans la qualité des fromages canadiens placés sur le marché anglais. Ceux qui s'occupent de la vente du fromage en Angleterre nous avaient mainte et mainte fois avertis que l'affinage de nos fromages laissait beaucoup à désirer.

Il a été clairement établi à la suite de l'enquête faite à ce sujet que l'affinage défectueux de nos fromages tenait à la température trop variable des chambres d'affinage dans les différentes fabriques du pays ; et non seulement aux variations de température dans les différentes chambres de maturation, mais aux brusques variations de température dans la même chambre, souvent dans l'espace de vingt-quatre heures ; la construction même de ces chambres d'affinage mettant les directeurs des fabriques dans l'impossibilité d'y régler la température. Le fromage de fabrication domestique en Angleterre, on le sait, commande des prix supérieurs à ceux accordés à nos produits, et les experts, après avoir soigneusement examiné et comparé les fromages vendus en Angleterre, ont constaté l'existence de certaines difficultés parfaitement appréciées et tendant à relever le prix des premiers. Voici ce qui en est : c'est que dans les chambres d'affinage des fabriques de fromage en Angleterre, la température y est facile à régler. Ces fabriques sont si bien construites que les chefs d'exploitation sont en mesure de maintenir la température à un degré uniforme, oscillant de 60 à 65 degrés ; tandis que dans les chambres de maturation des fabriques canadiennes, la température s'abaisse souvent jusqu'à 50 degrés, au cours de la nuit et s'élève à 75 ou 80 degrés, au cours de la journée. Cette proposition fut donc soumise aux producteurs de fromage, et ceux-ci demandèrent aux gouvernement de faire certaines expérimentations dans ce sens. Nous fîmes une étude soigneuse des

questions se rattachant au mode et à l'étendue des expérimentations. Il importait de faire cette expérimentation sur une assez large échelle et de soumettre au traitement un assez grand nombre de fromages, pour que les acheteurs en Angleterre et les producteurs au Canada fussent en mesure de se prononcer en connaissance de cause.

Il était donc urgent d'établir des chambres de maturation permettant d'y traiter une très grande quantité de fromage. Notre choix tomba sur quatre districts d'industrie laitière, dont deux dans la province de Québec, et deux dans la province d'Ontario. Nous demandâmes aux cultivateurs, par l'entremise des fabricants de fromage, d'expédier leur fromage à ces fabriques, afin qu'il y subît le traitement voulu dans des chambres de maturation bien construites et parfaitement outillées.

Deux de ces stations, celle de Cowansville et celle de Woodstock, ont été outillées d'appareils de réfrigération, tandis que les fabriques de Brockville et de Saint-Hyacinthe ont été munies d'appareils frigorifiques ou de congélation, afin de constater s'il est possible de faire fonctionner avec plus de satisfaction le plus économique de ces deux systèmes. Comme il s'agissait d'une œuvre toute d'expérimentation, elle exigeait, outre l'attention demandée pour l'affinage du fromage, une étude et une surveillance spéciales, et comme l'a fait observer l'honorable député (M. Taylor) il fallait établir la comparaison entre la maturation de certains fromages dans des conditions ordinaires et l'affinage d'autres fromages dans des chambres de maturation parfaitement construites.

Cette œuvre a parfaitement réussi, nonobstant tout ce que l'honorable député vient de dire et de lire à la Chambre. Le succès a été si grand que, l'année dernière, on nous a adressé des demandes pour le traitement d'une quantité de fromage bien supérieure à la capacité des chambres de maturation. La première année, il existait bien quelques doutes et certaines hésitations. Les propriétaires de fabriques dans le voisinage de Cowansville, de Brockville et de Woddstok nourrissaient des doutes sur les résultats de ces expériences. Mais les clients qui avaient expédié leurs fromages à ces stations furent tellement ravis des résultats obtenus, tant au point de vue de la perte de poids de leur fromage qu'à celui des prix plus rémunérateurs obtenus de sa vente, qu'on nous adressa des demandes pour le traitement d'une quantité de fromage bien supérieure à celle que ces fabriques pourraient recevoir. Au dire de l'honorable député (M. Taylor), M. Everetts aurait déclaré que ces expériences ont avorté. Je n'ai pas sous les yeux le compte rendu des délibérations de l'assemblée où M. Everetts aurait fait pareille observation ; j'ignore ce qu'il pense à cet égard ; mais avant la prorogation de la Chambre, je serai peut-être en mesure de porter à la connaissance des députés nombre de déclara-

tions venant des principaux fabricants et acheteurs de fromage en Angleterre, affirmant que la qualité du fromage traité dans les fabriques en question est bien supérieure à celle du fromage canadien ordinaire ; que l'expérience en question a parfaitement réussi et qu'on a exprimé le vœu que tous les fromages canadiens fussent soumis à pareille méthode de maturation et que les fromages expédiés en Angleterre fussent de qualité similaire à celle des fromages traités dans ces chambres de maturation. J'ignorais que l'honorable député dût soulever cette question ce soir même et je n'ai pas sous les yeux les témoignages des commerçants ainsi que les vœux exprimés par les différentes associations d'industrie laitière, de denrées et autres associations qui ont observé attentivement ces résultats.

M. TAYLOR : Quand le budget du ministre viendra en délibération, nous serons bien aises de discuter la question.

L'honorable M. FISHER : Je serais fort heureux de débattre, alors, cette question. L'honorable député (M. Taylor) nous a parlé des dépenses afférentes à ces chambres de maturation. Ces comptes n'établissent point les profits réalisés sur l'affinage du fromage; mais uniquement les frais effectués pour ce travail d'expérimentation et la vente d'une certaine quantité de fromage. Il est passé par ces fabriques des milliers de boîtes de fromage, sans que les profits réalisés à même ces ventes figurent dans cette comptabilité, et cela parce que ces profits sont retombés dans le gousset des propriétaires du fromage. C'est le gouvernement qui a traité ces fromages pour les fabricants en question et ce sont eux qui en ont recueilli le bénéfice. Tout le bénéfice que le gouvernement a recueilli, c'est la vive satisfaction exprimée par les fabricants dont les produits ont été traités dans ces chambres de maturation. Le gouvernement, de son côté, est heureux d'avoir pu constater les résultats obtenus dans ces chambres d'affinage. Ce sont les exploitants de l'industrie laitière qui bénéficient de ces résultats et puisque ce fait est acquis, nous consentons volontiers à abandonner non pas à l'honorable député, mais aux producteurs de fromage du pays, le soin de nous justifier, et je sais, du reste, qu'ils se rallieront d'emblée au système du gouvernement.

M. TAYLOR : Que pense le ministre, au sujet du fromage enduit de paraffine ?

L'honorable M. FISHER : Il a été également fait une expérimentation dans ce sens. Un grand nombre de fromages ont été enduits de paraffine, tandis que d'autres n'ont pas été soumis au même traitement. Au début, quand nous expédiâmes ce fromage enduit de paraffine en Angleterre, le marché anglais, ignorant ce qui en était, et redoutant les résultats, exprima quelque mécontentement ; mais depuis cette époque, tous les rapports que nous avons reçus des acheteurs de ce fromage en Angleterre attestent que l'expérience a tellement réussi, que le fromage ainsi traité a fait très bonne figure sur le marché anglais ; qu'il a subi une moindre perte de poids et a donné aux expéditeurs des rendements plus rémunérateurs que tous les autres fromages.

M. TAYLOR : Ce n'est pas ce qu'affirme le " Trade Bulletin ".

L'honorable M. FISHER : Je traiterai plus à fond la question à une autre phase de nos délibérations.

On adopte la motion ainsi amendée.

MOTIONS ADOPTEES SANS DEBAT.

Sir WILFRID LAURIER : Si les honorables députés le veulent, nous pourrions considérer les avis de motion sur lesquels on ne veut pas soulever de débat, puis nous reviendrons à la délibération des motions prêtant à discussion.

Copie de toute correspondance échangée entre le ministère des Postes et certains individus au sujet du remaniement du personnel des directeurs de la poste à Iréna, township de Mathilda, comté de Dundas.—M. Broder.

Etat indiquant la dépense totale effectuée pour la chambre de réfrigération du fromage à Cowansville, Québec, jusqu'au 1er mars 1904, avec les détails qui suivent :—

2. Coût de l'emplacement de la Chambre de refroidissement;
3. Coût de la construction des bâtiments;
4. Coût des machines, accessoires, etc.;
5. Coût du fromage acheté;
6. Coût du transport du fromage ;
7. Coût du salaire des employés, main-d'œuvre, frais de voyage, etc.;
8. Coût des boîtes à fromage, produits chimiques, éclairage, téléphone, emmagasinage à froid, transports et autres dépenses casuelles;
9. Le montant reçu pour maturation du fromage.—M. Taylor.

Etat indiquant :

1. La dépense totale faite pour la chambre de réfrigération du fromage, à Saint-Hyacinthe, Québec, jusqu'au 1er mars, 1904, avec les détails qui suivent :
2. Coût de l'emplacement de la chambre de réfrigération;
3. Coût de la construction des bâtiments;
4. Coût des machines, accessoires, etc.;
5. Coût du fromage acheté;
6. Coût du transport du fromage;
7. Coût du salaire des employés, main-d'œuvre, frais de voyage, etc.;
8. Coût des boîtes à fromage, produits chimiques, éclairage, téléphone, emmagasinage à froid, transport et autres dépenses casuelles ;
9. Le montant reçu pour la vente du fromage;
10. Le montant reçu pour la maturation du fromage.—M. Taylor.

Copies de toutes requêtes adressées au gouvernement ou à aucun des ministres relativement aux choix d'un emplacement pour le nouveau bureau de poste à Saint-Jean d'Iberville, et de toute correspondance au sujet du choix de ce terrain.—M. Monk.

Copie de toutes lettres, correspondance, mémoires, pétitions et documents en la possession du gouvernement concernant l'emploi, ou demandant l'emploi, par la Compagnie du che-

min de fer le Grand Tronc ou par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, de sujets britanniques à titre d'ingénieurs pour le tracé et la construction du chemin de fer National Transcontinental projeté, et en outre, copie de toute correspondance et documents en la possession du gouvernement, protestant ou portant plainte contre l'emploi d'étrangers à titre d'ingénieurs pour le tracé et la construction de la ligne projetée du chemin de fer National Transcontinental.—M. Borden.

Copie de tous décrets du conseil, lettres patentes, actes, documents, correspondants et papiers passés, exécutés, signés, délivrés, adressés ou reçus depuis le 1er juillet 1903 relativement à l'octroi de quelque terrain dans la cité de Québec à la Compagnie de fabrication des carabines-Ross ou à Sir Charles Ross ou à toutes autres personne ou personnes agissant en leur nom.—M. Bell.

Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes, pétitions ou autres documents, depuis le 1er janvier 1901 jusqu'à date, concernant la destitution de E. A. Nash, ci-devant agent des terres fédérales à Kamloops, C.A., et de toute correspondance, lettres, télégrammes ou autres documents au sujet de sa demande en obtention d'une pension de retraite.—M. Taylor.

Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement de la Colombie Anglaise, l'Association des fabricants de conserves ou toute autre personne et le ministre de la Marine et des Pêcheries ou aucun officier du gouvernement au sujet de la délivrance de permis pour faire la pêche avec des rets à trappes dans la Colombie Anglaise, et aussi, copie de tout décret du conseil à ce sujet.—M. Earle.

Copie du rapport de Blaise Dugas, qui a été envoyé en Belgique, au cours de l'année 1902, en vue d'augmenter les facilités du commerce du tabac avec ce pays.—M. Monk.

Copies de toutes correspondance, représentations, minutes ou décrets du conseil, nominations, instructions, documents et écrits ayant rapport aux garde-bestiaux sur les chemins de fer ou s'y rattachant, ainsi qu'au choix et à la nomination de la commission des garde-bestiaux, et des membres de cette commission ; et leurs actes et délibérations, y compris la retraite de M. Robertson et la nomination de M. F. W. Holt, I.C., à titre de commissaire unique et ses instructions et délibérations subséquentes y compris tous rapports provisoires partiels ou définitifs dressés par la commission primitive ou la commission subséquente entre la date du rapport du comité des chemins de fer de la session de 1902, sur le bill Lancaster (n° 3) de cette session et la date en question.—M. Lennox.

Sur motion de M. Fielding, la Chambre lève sa séance à 11 heures et 40 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 10 mai 1904.

L'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

PRESENTATION D'UN RAPPORT.

Rapport du ministère de la Milice pour l'année expirée le 31 décembre 1903.—(Sir Frederick Borden.)

Sir WILFRID LAURIER.

ASSOCIATION DE L'ARTILLERIE CANADIENNE.

Sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice) : Demande la permission de présenter le bill (n° 103) ayant pour objet d'autoriser l'Association de l'artillerie canadienne. Il dit : Monsieur l'Orateur, à propos de ce bill, permettez-moi de faire remarquer qu'il est semblable à un bill présenté par moi il y a quelques années à la demande de l'Association de tir du Dominion, et qu'il tend à conférer la capacité juridique à l'Association de l'artillerie canadienne, de la même manière que le bill dont je viens de parler a accordé la constitution légale de l'Association de tir du Dominion.

Le but de l'autorisation est de permettre à l'association de posséder des propriétés sans l'intrevention de syndics et de lui faciliter son travail d'instruction se rattachant à l'artillerie de campagne et de garnison. L'association travaille de concert avec le service de l'artillerie du ministère de la Milice, et le mois de février 1876, date de son organisation, elle prête son concours efficace aux exercices de l'artillerie de campagne et de garnison dans tout le Canada.

La motion est adoptée, et le bill est lu une première fois.

FETE DE L'ASCENSION.—AJOURNEMENT.

Sir WILFRID LAURIER : Propose

Que lorsque cette Chambre s'ajournera mercredi prochain, elle restera ajournée jusqu'à vendredi, le 13 du courant, à trois heures de l'après-midi.

La motion est adoptée.

EXPLICATIONS DE NATURE PERSONNELLE.—M. E. B. OSLER, M.P.

M. E. B. OSLER (Toronto-ouest) : Avant qu'on passe à l'ordre du jour, je me lève pour donner une explication personnelle, tout en demandant pardon à la Chambre d'occuper son temps pendant quelques instants. Hier, quelques députés de l'Ouest ont jugé à propos de profiter de mon absence pour m'attaquer personnellement, ce qu'ils ont fait d'ailleurs pendant les quatre, cinq ou six sessions précédentes. A chaque occasion, pendant ces cinq ou six années, j'ai donné à ces messieurs des réponses complètes, franches et catégoriques. Quant aux accusations qu'ils ont portées, si les convenances parlementaires le permettaient, je pourrais les stigmatiser en un mot de trois lettres seulement. Les usages parlementaires ne me permettent pas d'employer ce mot. J'aurais gardé le silence cette fois, si à la session précédente je n'avais pas fourni un dossier où se trouve expliquées mes premières relations avec ces compagnies, afin d'empêcher qu'on ne tirât des conclusions fausses des allégations faites par les députés en

question. Pendant la dernière session j'ai lu dans cette enceinte une lettre juste avant mon départ pour prendre le train de l'Ouest où j'avais des affaires à régler. Après la lecture de la lettre je mis mes papiers sous clé dans mon pupitre et je me rendis au train. Il paraît que le sténographe officiel voyant que je lisais une lettre, s'était empressé de prendre des notes, et par conséquent, la lettre ne fut pas publiée ; elle ne figure pas aux " Débats " et cependant je l'ai lue dans cette Chambre. A mon arrivée ici, hier soir, j'ai appris que cette affaire a été de nouveau amenée sur le tapis, et je n'avais sur moi aucun des documents qui s'y rapportent, mais j'ai demandé aussitôt une copie télégraphique de la lettre en question. Cette lettre est écrite par M. Nicol Kingsmill, C.R., un monsieur bien connu de la plupart des députés. Je n'espère pas le moins du monde que les députés qui m'ont attaqué accepteront la déclaration de M. Kingsmill ni la déclaration de qui que ce soit dans cette Chambre ou hors de cette Chambre, s'il ne leur plaît pas d'en agir ainsi. Dans tous les cas, j'ai le droit de rendre compte des faits se rapportant à mes premiers rapports avec ces deux voies ferrées. J'ai déjà dit que je n'avais jamais figuré parmi les premiers promoteurs ; que je n'avais pris aucune initiative dans leur création ; que j'ai été appelé dans la suite et que je n'ai eu aucun rapport avec les premiers qui ont lancé l'entreprise. M. Kingsmill, à la date du 19 octobre de l'année dernière, me répondit à une lettre que je lui avais adressée, parce que je savais qu'il était bien au courant des débuts de ces compagnies. Je m'adressai à M. Kingsmill pour connaître de lui, en autant qu'il s'en souvenait, les détails de l'organisation et de la première existence de ces chemins et voici ce qu'il m'écrit le 19 octobre 1903 :

19 octobre 1903.

E. B. Osler, député,
Toronto, Ont.

Mon cher Osler,—Je vous écris au sujet de la Compagnie du chemin de fer Qu'Appelle-Lac Long-Saskatchewan.

Cette compagnie fut formée par une fusion avec la Compagnie du chemin de fer de la vallée de la Saskatchewan du Sud, dont j'inclus ici la liste des directeurs de même que la liste de ceux qui ont obtenu l'autorisation législative pour la Compagnie des bateaux et du chemin de fer Qu'Appelle-Lac Long-Saskatchewan.

Je m'étais mis au service de feu le sénateur McInnis et de M. Andrew Onderdonk pour essayer d'obtenir l'aide du gouvernement pour ce chemin de fer, après la construction des vingt-cinq premiers milles. Au point de vue financier les affaires de la compagnie était dans un état précaire, et M. Onderdonk avait été appelé par feu le sénateur McInnis pour entreprendre la construction de la ligne. M. Onderdonk fit une autre proposition au gouvernement, mais aucun arrangement n'eut lieu, et, si je ne me trompe pas, c'était quelque temps plus tard que vous prêtiez votre concours et que vous terminiez la construction de la ligne. J'agissais au nom des entrepreneurs chargés de sa construction, mais vous n'y aviez aucun intérêt.

Or, il y avait deux lignes, autant que je m'en souviens, car je n'avais aucun intérêt personnel dans l'affaire et je ne parle que de mémoire. Feu M. Gilbert Pugsley et quelques-uns de ses associés de Saint-Jean, N.-B., possédaient une charte et ils avaient construit à partir de Régina une ligne de vingt-cinq milles de long à travers la vallée. Ils avaient des embarras financiers. Ils avaient emprunté d'une des banques de Toronto—je ne crois pas me tromper en disant que c'était la Banque Impériale—$30,000 à $40,000 sur l'émission totale des obligations qu'ils avaient le droit de créer, et qui étaient de $250,000 pour cette ligne de 25 milles de long. Ils avaient organisé une compagnie et ils avaient un certain nombre d'actions payées. Le chemin de fer devait être vendu et je me souviens que la première fois que je suis venu en contact avec cette entreprise, c'était à l'occasion d'une entrevue avec le premier gérant de la Banque Impériale qui venait me demander comment il fallait s'y prendre pour enlever les rails et les vendre, afin de payer la dette de la compagnie. Le sénateur McInnis paraissait avoir une charte embrassant à peu près le même terrain. Il y avait un bon bout de temps que les affaires ne marchaient plus. J'étais revenu d'Angleterre, et feu sir John Macdonald me dit : Je désire fortement que la ligne de Prince-Albert soit construite ; nous avons fait des offres à M. Onderdonk et au Canadien du Pacifique ; nous ne pouvons pas la construire ; auriez-vous quelque chose à me suggérer ? Peu après je retournai en Angleterre et j'avais un mémoire disant que la subvention qui était en terres—selon l'usage de ce temps, n'ayant aucune valeur quelconque—alors on achetait des terrains à vingt-cinq cents l'acre—il proposa une subvention de $40,000 par année à Saskatoon. J'apportai cela en Angleterre pour le soumettre. J'avais fait beaucoup d'affaires avec mes amis de la maison Morton, Rose et Cie ; feu sir John Rose était grandement intéressé dans les entreprises canadiennes. Je leur soumis la chose, et pendant que j'étais là je reçus de sir John Macdonald un télégramme annonçant que le chemin de fer devait être construit en passant par Prince-Albert, et que la subvention serait de $80,000 par année.

Je soumis toute l'affaire à la maison Morton, Rose et Compagnie—6,400 acres de subvention en terres par mille, et une subvention de $80,000 par année, le gouvernement retenant un tiers de la subvention en terres comme garant du bon emploi de la subvention en argent. Le sénateur McInnis avait produit une statistique démontrant que le gouvernement dépensait plus de $80,000 par année pour envoyer dans ce pays des effets et des objets de correspondance par la poste.

La maison Morton, Rose et Compagnie, ayant fait ses calculs, répondit : Nous émettrons des obligations à tel montant aux conditions suivantes : premièrement, obtenir du chemin de fer Canadien du Pacifique l'en-

gagement qu'il exploitera la ligne sans perte pendant six ans ; deuxièmement, trouver un entrepreneur responsable prêt à construire la ligne pour un montant déterminé payable au comptant ; troisièmement, la subvention du gouvernement nous sera remise au terme fixé. Morton, Bliss and Co., de New-York, devaient être juges du choix de l'entrepreneur.

De retour au Canada, j'offris l'entreprise à M. James Ross qui venait d'achever avec succès la construction de la ligne du Pacifique Canadien. Morton, Rose and Company offraient de payer $10,000 par mille comptant pour la construction du chemin, si le Canadien du Pacifique voulait consentir à l'exploiter. M. Ross, dont le choix fut approuvé par la maison Morton, Bliss et Compagnie, accepta l'entreprise. M. H. B. Lumsden fut délégué comme ingénieur surveillant par le gouvernement ; la construction était terminée longtemps avant la date fixée par l'acte ; le gouvernement ordonna l'inspection de la ligne qui fut acceptée. Mes rapports à l'entreprise furent simplement ceux d'un agent d'affaire.

La commission que j'ai reçue pour mes services était moindre que celle qu'on payait pour la négociation des obligations de la ville de Toronto dans ce temps-là, pour la raison que les vingt-cinq milles déjà construits avaient coûté plus de $10,000 par mille et devaient être déduits. Le capital actions du chemin était de $20,000. Ces actions avaient été émises et étaient détenues par messieurs McInnis et Pugsley. Une des conditions était que la société d'avocats dont je fais partie devait se charger de gérer les fonds destinés au paiement des entrepreneurs du chemin de fer. C'est ce qui eut lieu. Le gouvernement se réservait un tiers de la subvention en terres. On transporta 200,000 acres au Pacifique Canadien comme garantie contre toute perte résultant de l'exploitation du chemin de fer, et la balance passa au syndicat qui avait acheté ces obligations, à l'exception de 90,000 acres qui furent donnés à messieurs McInnis et Pugsley. Voilà la transaction en ce qui concerne la ligne du lac Long. J'ai donné les chiffres pour montrer ce qu'est devenu l'argent. J'ai démontré qu'il fallait payer six années d'intérêt. Cette admission, que j'ai faite l'année dernière m'a attiré des attaques violentes dans cette Chambre ; mais le premier ministre admettra avec moi que l'estimation était très modeste, puisque le gouvernement a pourvu à dix années d'intérêt dans le cas du Grand-Tronc-Pacifique, et ensuite de huit autres années. Il est vrai qu'une compagnie particulière ne peut pas emprunter à trois, trois et demi ou quatre pour cent, comme le gouvernement. Voilà tous mes rapports avec le chemin de fer du lac Long.

Au sujet du Calgary-Edmonton la lettre de M. Kingsmill continue comme suit :

Dans l'affaire de la Compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton.

Vous savez que j'ai été un de ceux qui ont travaillé à faire constituer la compagnie en corporation ; et j'ai toujours fait partie du bureau jusqu'au transport du chemin au Canadien du Pacifique il y a deux ou trois mois ; et je connais également toutes les circonstances qui ont précédé sa construction. Le Calgary-Edmonton avait été précédé par une Compagnie appelée la Compagnie du chemin de fer d'Alberta-Athabasca, autorisée par le parlement le 20 juin 1885. Plus tard, en 1889, elle changea de nom et s'intitula la Compagnie du Nord-Ouest du Canada. Les premiers fondateurs sont indiqués dans le mémoire ci-joint, ainsi que les directeurs ajoutés en vertu de l'Acte de 1889. Cette compagnie se mit en relation avec des capitalistes anglais et la banque Praed s'y intéressa. Un des Lloyds fut envoyé en inspection et fit un rapport tellement favorable qu'on s'attendait à régler l'affaire financièrement. La subvention en terres était très élevée, 10,000 acres par mille, mais il n'y avait pas de subvention en argent. Après différentes tentatives de négocier l'affaire, celle-ci rata à la fin. J'avais personnellement connaissance de cela, j'allai voir les banquiers Praed à Londres et ils m'apprirent par lettre qu'ils ne pouvaient rien faire et devaient abandonner la partie. Ensuite, le gouvernement, qui désirait ardemment que la ligne d'Edmonton fût construite pour prévenir d'autres difficultés avec les Indiens, demanda à M. Ross de prendre le projet en mains, et l'acte donnant à cette compagnie l'existence légale fut demandé et obtenu sur la proposition du gouvernement du Canada ; je sais cela personnellement ; dans le temps j'étais chargé des négociations et de la préparation du contrat. Si je ne me trompe, c'est à partir de ce temps seulement que vous êtes entré en scène ; et c'est vous et M. Ross qui êtes allés en Angleterre pour lever les fonds nécessaires. Le gouvernement était tellement désireux que le chemin de fer fût construit que l'Exécutif promulga un décret pour accorder la subvention, subordonnée à la sanction du parlement avant que cette sanction fut obtenue, et c'est sur ce décret qu'on a entamé des engagements financiers en Angleterre. Ces faits sont exposés dans le projet de pétition de droit que nous allions présenter contre le gouvernement afin d'obtenir un règlement de la subvention en terres, règlement qui eût lieu plus tard. Je vous envoie sous ce pli une copie de ce projet qui a de la valeur pour vous, parce que tout ce qui s'y trouve contenu est rigoureusement conforme à la vérité, cet écrit ayant été fait pour avoir l'opinion d'un homme de loi. Une bonne partie est purement historique et a trait au différend survenu avec le gouvernement au sujet des terres. Je vous prie de me renvoyer ce document à la cour de l'Echiquier attendu que c'est la seule copie en ma possession.

Espérant que ceci suffira pour vous renseigner complètement.

Je demeure votre tout dévoué,
NICOL KINGSMILL.

Je me rendis en Angleterre en qualité d'agent financier, accompagné de M. Ross. Je n'avais aucun autre intérêt dans la ligne, bien que mon nom, à la demande des organisateurs —ou plutôt même à la demande du gouverne-

ment du jour—figure dans la charte accordée par le gouvernement, d'après un arrangement que celui-ci avait conclu avec M. Ross. Je n'avais absolument rien à faire, ni directement ni indirectement avec l'organisation de la compagnie ou l'obtention de la charte. L'arrangement qui eut lieu au sujet du chemin de fer de Calgary et Edmonton fut appliqué d'une manière identique à celui de la ligne de Qu'Appelle au lac Long. La plus grande partie des terres furent vendues au syndicat qui avait pris les obligations. Il souscrivit les obligations, prenant à la fois les terres et les obligations. Une partie fut retenue pour le gouvernement et une partie fut remise aux entrepreneurs du chemin. Les obligations furent émises par Morton, Rose and Company. Les porteurs d'obligations qui étaient souscripteurs du syndicat eurent leur part des terres ; mais M. Ross et moi-même nous devions souscrire $50,000 à £100,000 pour les obligations. Il n'y avait pas assez d'argent pour payer des commissions et la principale commission que je reçus ou que reçut le bureau dont je fais partie—car c'était un service purement professionnel—était en terres. Il est bien facile de présenter des états financiers quelconques de ces chemins de fer, d'après les prix auxquels on estime les terres. Il est bien vrai que les fondateurs de ce chemin de fer auraient fait beaucoup d'argent s'ils avaient gardé jusqu'aujourd'hui ces terres qui valent maintenant $15 à $60 l'acre. Ils l'auraient bien mérité. Ils ont rempli toutes les conditions du contrat, comme aucun contrat de chemin de fer n'avait jamais été exécuté auparavant dans le Nord-Ouest. Il arriva ensuite un temps de dépression, et les terres et les obligations étaient cotées tellement bas qu'on m'offrit des actions dans la compagnie des terres dont les terres étaient fixées à un dollar l'acre, à cinq shillings par livre sterling. Après que la compagnie avait existé sept à huit ans on pouvait acheter les terrains à vingt-cinq cents l'acre; il est vrai que plus tard le prix a monté; ainsi entre Calgary et Edmonton on en a vendu un lot à raison de $1.25. Pendant des années les seuls acheteurs étaient des éleveurs. Les propriétaires de ces terrains avaient le droit d'en retirer tout ce qu'ils pouvaient. Ils avaient conclu un marché avec le gouvernement, et avaient autant de droit aux profits réalisés que Mackenzie et Mann ont le droit d'encaisser les bénéfices de leurs entreprises. Je n'étais interessé ni directement ni indirectement comme entrepreneur. Cependant, rien ne m'en aurait empêché. Si j'avais été intéressé à ce titre, j'aurais fait beaucoup d'argent. Les entrepreneurs dans les deux cas, étaient M. James Ross et ses associés Mackenzie et Mann. Les chiffres que j'ai cités à plusieurs occasions dans cette Chambre et qui ont été fournis par les agents financiers de Londres, indiquent combien il leur a été payé, et combien on a payé à d'autres. On m'accuse d'avoir l'administration de ces terres par l'intermédiaire de mon bureau de Winnipeg. C'est parfaitement vrai. Mon associé du bureau de Winnipeg, M. Nanton, a été chargé de cette tâche. Je puis en appeler dans cette Chambre au témoignage de tous ceux qui le connaissent ici ou en dehors, de tous ceux qui le connaissent dans le pays, de tous les citoyens du Nord-Ouest, qu'il n'y a pas dans toute cette région un homme jouissant d'un plus grand respect et d'une plus haute considération que M. Nanton, et n'importe quelle compagnie qui a des terres à vendre serait disposée à lui payer une prime pour ses services; personne n'a de doute sur ce point. Je ne me crois pas tenu de m'occuper en détail des affirmations extraordinaires faites ici hier; elles l'étaient à un tel point qu'elles portent à leur face même l'empreinte de la fausseté. Ainsi, on parle de terrains valant $3 l'acre, même dans ces temps primitifs.

On peut tout aussi bien mettre dix fois autant, sans dire des choses plus invraisemblables. Les circonstances qui font paraître mon nom dans les chartes des compagnies de terres et de chemins de fer sont expliquées dans la lettre de M. Kingsmill. Mes rapports avec ces compagnies se sont seulement établies après leur organisation, et j'avais été chargé de leurs finances. Quant aux actions dans le chemin de fer Qu'Appelle-Lac Long, je n'avais aucun intérêt dans cette compagnie, si ce n'est trois ou quatre années peut-être après l'émission des actions. Le capital-actions du Calgary-Edmonton, si j'ai bonne mémoire, fut émis en faveur des entrepreneurs en paiement partiel de l'exécution de leur contrat. Dans un des cas ce capital-actions était de $1,000,000 et dans un autre de $201,000. Ceci provoqua une légitime indignation, c'est-à-dire ce capital-actions étant considéré comme ayant été majoré, et je crois que ce reproche est fondé. Il était sans valeur alors et il l'est encore aujourd'hui. On peut acheter les actions du Qu'appelle-Lac Long à un demi pour cent de sa valeur nominale. Il me semble qu'ils sont bien hardis, les messieurs qui s'indignent de cela et qui d'un autre côté, approuvent une émission factice de $45,000,000 d'actions du Grand-Tronc-Pacifique et qui se révoltent seulement à l'idée de mettre certaines restrictions à la façon de disposer de ces $45,000,000. Cela n'est-il pas un peu risqué? Quant aux lettres anonymes lues dans la Chambre hier je n'en dirai qu'un mot. Quand j'étais garçon—j'ai été élevé sur une ferme dans le bois—nous avions trouvé un petit animal auquel il valait mieux ne pas toucher. Il avait des raies dans le dos et une queue touffue——

Une VOIX : Un porc-épic.

M. OSLER : Non, celui-là a des piquants et l'autre n'en a pas. Eh bien, je ferai plutôt la chasse à ce petit animal, avec ses désagréments, que de faire la chasse ou de répliquer à un homme qui cite une lettre anonyme.

Je n'ai pas l'intention de prolonger plus longtemps cette discussion. Elle me paraît un peu fastidieuse. J'ose dire que je prends ces attaques pour des compliments ; elles sont signe que j'ai dit quelque chose ou fait des discours qui en ont valu la peine et qui sont restés fixés dans la tête de certains adversaires lesquels, pour se venger, m'attaquent personnellement, portent contre moi des accusations auxquelles on ne peut pas répondre dans cette Chambre, et se servent d'un langage dont il faudrait se servir ailleurs. Mais, M. l'Orateur, je n'en suis guère surpris. L'autre jour le premier ministre cita un dicton célèbre pour me l'appliquer et cela n'aurait pas été à mon honneur, si l'application avait été vraie. Il ne me reste qu'un vague souvenir d'un fameux passage écrit par un romancier irlandais. Il faisait la description d'une chasse dans ce pays. L'auteur met en scène une meute de lévriers de race auxquels viennent se mêler des chiens communs. A l'appel, les chiens dégénérés, comme les purs sang, prirent leur course ; mais, les premiers, tout en suivant de loin, aboyaient plus fort que les autres, et s'imaginèrent que, parce qu'ils avaient sous les yeux tout le spectacle, ils en étaient les principaux acteurs, que la représentation était faite à leur bénéfice, et c'est pourquoi ils levaient la voix plus fort que les autres.

Je suis certain que si l'auteur avait placé cette scène quelque part dans le grand Nord-Ouest, les chiens de prairie auraient été à la queue de la meute ; ils auraient hurlé et aboyé et se seraient imaginé qu'ils étaient les plus importants parce qu'ils faisaient le plus de tapage, le plus de bruit désagréable dans tous les cas. Il me répugne toujours d'entrer sur le terrain des personnalités, mais je nie de la manière la plus absolue toutes les accusations portées par les honorables députés d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) et de la Saskatchewan (M. Davis). J'ai fait connaître avec une exactitude rigoureuse, l'histoire de mes rapports avec ces entreprises.

Je n'ai pas à rougir de mes relations avec l'une et l'autre de ces deux compagnies. Tout au contraire, si on se reporte à l'époque de la construction de ces lignes, si on songe aux difficultés à vaincre, si on tient compte de l'abaissement du crédit dans ce temps-là, ces terres n'étaient pour ainsi dire pas vendables. A peine le pays venait-il de se relever de l'insurrection, et le gouvernement tenait beaucoup au parachèvement de ces lignes et il en avait offert la construction aux mêmes conditions à plusieurs entrepreneurs sérieux qui avaient refusé ses offres. Ainsi, l'offre de 10,000 acres par mille en faveur du Calgary-Edmonton est restée longtemps en suspens. Dans de pareilles circonstances les chemins de fer ont été construits néanmoins à des conditions avantageuses pour le pays. Moi j'ai agi tout simplement comme homme d'affaires, j'ai rempli une tâche qui m'a été confiée par des amis. Mon bureau de Winnipeg a été chargé de la gestion des terres depuis que ces compagnies ont été organisées, et n'importe quelle compagnie ne serait que trop heureuse d'avoir le même personnel pour administrer ses propriétés. Je propose l'ajournement de la Chambre.

M. WALTER SCOTT (Assiniboïa-ouest) : Je suis certain que l'honorable député se vantera d'avoir donné une explication complète cette après-midi, tout comme il s'est vanté dans des occasions précédentes. Les deux côtés de cette Chambre seront d'accord pour juger que la réponse qu'il a donnée dans cette Chambre hier aux accusations portées par l'honorable député de la Saskatchewan (M. Davis) et par moi n'est qu'un simulacre de réponse qui n'aurait pas valu la peine d'un mot de replique, si, au commencement l'orateur n'avait pas fait allusion à un certain mot de trois lettres (lie). Sans cela, je n'aurais pas pris une minute du temps de cette Chambre, mais je ne puis pas laisser dire que je me suis tu lorsqu'on a insinué que j'étais un menteur. Au lieu de donner des explications sérieuses, l'honorable député a rappelé des souvenirs richement embaumés de sa jeunesse. En guise d'explication, il nous a communiqué une lettre d'un respectable citoyen de Toronto, au sujet de quoi ? Est-ce des compagnies qui ont construit ces voies ferrées ? Non, il s'occupe des compagnies défuntes dont l'existence est antérieure à 1889 et qui n'ont rien construit. Or, les relations de l'honorable député ont eu lieu avec les compagnies qui leur ont succédé. Il faut croire que nous devons nous estimer très heureux que l'honorable député ait daigné se lever dans cette enceinte pour nous donner une explication quelconque. Jusqu'à ce point nous devons être satisfaits, mais je crains que les intéressées qui ont lieu de se plaindre du mauvais service de ces chemins de fer, n'aient aucune raison particulière de se réjouir en apprenant que l'honorable député, comme je l'ai entendu affirmer par sir Thomas Shaugnessey, est le maître d'un de ces chemins de fer, de celui dont on se plaint le plus, et qu'il a parlé pendant une demi-heure dans cette Chambre sans faire la moindre allusion à la condition pitoyable des habitants de cette partie du pays.

Malgré les faits et les documents qui ont été rapportés, l'honorable député a eu l'audace de répéter cet après-midi ses explications de l'année dernière et d'affirmer qu'elles étaient absolument conformes à la vérité. Il a eu l'audace de répéter ici qu'il n'était le promoteur d'aucun de ces chemins de fer, qu'il n'était pas un de ceux qui avaient travaillé à l'obtention de la charte du chemin de fer Calgary-Edmonton, lorsque je lui mettais sous les yeux le statut imprimé, chapitre 84 des statuts de 1890, qui contient le nom de E. B. Osler, de Toronto.

Il a l'audace de répéter ici que les déclarations qu'il a faites au sujet des intérêts de six années laissés entre les mains des banquiers était absolument exacte, et cela après les calculs et données que j'ai soumis à la

Chambre hier. Les documents publics démontrent que le produit des obligations émises par ces compagnies de chemins de fer a été de $9,283,653. Ces obligations ont-elles été vendues au pair, ou au-dessus ou au-dessous du pair ? Je demanderai à mon honorable ami de nous renseigner à ce sujet. Ces obligations étaient virtuellement garanties par le chemin de fer Canadien du Pacifique, une institution en plein fonctionnement, et dont le crédit était à cette époque ce qu'il est aujourd'hui, c'est-à-dire excellent. Le prospectus que l'on a lancé contient, de la part de cette dernière compagnie, une véritable garantie qu'à l'expiration de six années elle prendra ces obligations à 110. Je demande donc si ces obligations ont été vendues au pair ou si elles ne l'ont pas été...

Mon honorable ami ne croit pas devoir me répondre.

Dans tous les cas, la vente des obligations a réalisé $9,283,653 et les recettes brutes se sont élevées à $6,283,102. L'honorable député de Toronto-ouest nous a déclaré, l'an dernier, que la différence représentait les intérêts déposés entre les mains des banquiers, soit $3,000,491. Voilà le montant que l'on aurait laissé entre les mains des banquiers pour payer les intérêts sur quoi ? Sur la somme totale que la vente des obligations avait réalisée, soit $9,283,653. Assurément, comme je le disais hier, ce grand financier n'a pas cru nécessaire de laisser de l'argent aux banquiers pour payer les intérêts d'une somme que ces derniers avaient alors en main. Assurément, il n'était pas besoin de payer des intérêts sur le montant ainsi versé. Pourquoi ne pas avoir déposé cet argent entre les mains du receveur général du Canada on de quelque institution financière qui paie l'intérêt sur les dépôts ainsi qu'on le fait observer dans une lettre que je vous ai lue hier—pas une lettre anonyme, mais une lettre signée par un citoyen important de ces régions ; je dois cependant taire son nom parce qu'il ne m'a pas autorisé à le divulguer. L'honorable député de Toronto-ouest serait-il assez bon de nous dire pourquoi il était nécessaire de déposer de l'argent entre les mains des banquiers pour payer les intérêts d'une somme que ces derniers avaient en mains ?... Il ne croit pas devoir répondre à cette question tout à fait pertinente. Nous supposerons admis que l'argent ainsi déposé était lui-même productif d'intérêts. Quelle somme fallait-il pour payer ces six années d'intérêts ? A 6 pour 100, six années d'intérêt sur la somme employée à la construction de ces deux voies ferrées représentent $2,261,934. Le gouvernement a accordé à chacune une subvention en argent de $80,000 par année, soit $160,000, ce qui, dans l'espace de six années, forme un total de $960,000.

D'après le prospectus dont je vous ai lu quelques extraits hier, une certaine portion des terres a été vendue. Comme on l'a fait observer, le gouvernement devait retenir le tiers de la subvention en terres accordée au chemin de fer de Prince-Albert. Si on a vendu les deux autres tiers, 1,400,000 acres à raison de $1 l'acre—je prends ce chiffre parce que c'est celui que l'honorable député de Toronto-ouest nous a donné l'an dernier—l'opération financière faite par les concessionnaires des terres n'en reste pas moins entourée d'un certain mystère, car si ces données sont exactes, j'arrive à un total de $933,332. Ajoutez cette somme à la subvention en argent, et vous aurez un montant de $1,593,332. Ainsi, tout ce dont on aurait besoin pour payer ces six ans d'intérêts serait $668,602. Cependant, la différence réelle entre le montant d'émission des bons et le coût de la voie ferrée est de plus de $3,000,000. Il y a donc une bagatelle d'environ $2,500,000 dont l'honorable député de Toronto-ouest ne se donne pas la peine de nous rendre compte.

Permettez-moi de vous lire de nouveau un passage du prospectus que je vous ai cité hier après-midi :

> Pendant vingt années les représentants des porteurs d'obligations recevront annuellement $80,000 en argent.

J'appellerai tout spécialement l'attention de la Chambre sur le passage suivant :

> En outre, la compagnie a droit à une subvention de 1,400,000 acres de terre de choix. Une bonne partie de ces terres vient d'être vendue. Le produit de cette vente sera remis aux représentants des prêteurs et sera suffisant pour payer le reste des intérêts sur lesdits bons jusqu'au 1er février 1896.

Il n'est pas besoin de lettres anonymes pour contredire les assertions que l'honorable député de Toronto-ouest a faites ici l'an dernier et qu'il a tenté de réitérer cette année. Les documents publics et ces extraits du prospectus de la Compagnie du chemin de fer de Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan nous suffisent. Pourquoi l'honorable député se contente-t-il de nous parler de lettres lorsque, d'après la déclaration de la compagnie, les subventions de l'Etat et la vente d'une partie des terres ont été suffisantes pour prélever les intérêts à payer pendant six années ? Si l'honorable député de Toronto-ouest a l'audace de se lever et de tenter une réponse, j'aimerais l'entendre nous dire quel usage on a fait de ces $3,000,491. Après ses explications, la chose est encore un mystère pour moi. Qu'a-t-on fait du reste des terres ? Car on n'en a vendu qu'une partie.

Permettez-moi de dire à la Chambre que je n'ai formulé aucune accusation personnelle contre l'honorable député au cours de la dernière session. J'ai déclaré en substance qu'il avait profité d(une œuvre législative mauvaise, ou du moins peu sage, accomplie par l'ancien gouvernement. J'ai même dit que, à mon avis, les fonctions publiques qu'il remplissait lui imposaient des sacrifices pécuniaires considérables. J'ai ajouté qu'il était consolant de voir un homme de son rang et de sa haute situation financière prêt à sacrifier ses intérêts personnels afin

de s'occuper plus assidûment des affaires du pays.

On trouvera à la page 14886 des "Débats" les observations que j'ai faites à ce sujet. J'ai déclaré en termes formels que je n'avais pas du tout l'intention de mettre en doute son honnêteté ou son honorabilité. Je suis bien fâché, monsieur l'Orateur, d'avoir à revenir sur l'opinion que j'exprimais alors. J'ai prouvé d'une manière concluante et satisfaisante pour les membres de cette Chambre que c'est à cause des déclarations inexactes et fausses faites, dans une autre occasion, par l'honorable député de Toronto-ouest que j'ai dû rétracter certaines affirmations que j'avais avancées ici l'an dernier. Il est obligé d'avouer aujourd'hui que, quand j'ai affirmé à la dernière session qu'il était un des promoteurs et un des membres de cette compagnie de chemin de fer, j'avais avancé une chose dont le statut de 1890, chapitre 84, prouve la parfaite exactitude. Tant que l'honorable député ne m'aura pas fait les excuses qu'il me doit, j'entretiendrai sur son honorabilité une tout autre opinion que celle que j'ai exprimée ici l'an dernier.

L'attitude qu'il a prise pendant la dernière partie de la dernière session et au cours de la présente session, la prostitution qu'il a faite de son titre de directeur de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Quelques VOIX : A l'ordre.

M. l'ORATEUR : Je crois que l'honorable député dépasse les bornes.

M. SCOTT : Je me soumets à votre décision M. l'Orateur et je retracte le mot "prostitution". Est-ce que le mot "abus" serait une infraction au règlement. Si je n'ai pas le droit d'employer l'un ou l'autre de ses vocables, il me sera impossible d'exprimer en toute clarté le sentiment que m'inspire l'attitude prise par l'honorable député au sujet du bill du Grand-Tronc-Pacifique. Le mot "usage" est certainement parlementaire. Eh bien ! je dirai alors qu'il a fait usage de ses privilèges de député pour susciter des embarras et tâcher d'empêcher la construction d'un chemin de fer destiné à desservir cette population qui se plaint aujourd'hui d'être privée de toute communication par voie ferrée.

L'honorable député et quelques-uns de ses amis se sont plaints de la manière de procéder que j'avais adoptée pour saisir la Chambre de cette question. Qu'on me permette de faire observer que moi je parle ouvertement sous ma responsabilité de député, que je ne vais pas dans les couloirs de cet édifice ou dans les clubs injurier mes collègues. Je n'ai pas d'associés pour faire publier dans les journaux de Toronto que certains députés sont des menteurs et des faquins.

L'honorable député (M. Osler) se plaint de ne pas avoir reçu avis de mon intention de saisir la Chambre de cette question. Je lui demanderai simplement si, l'an dernier, lorsqu'il m'a traité ici même de menteur, de calomniateur et de faussaire, il m'avait averti qu'il me prendrait à partie. Si je me suis rendu coupable de lâcheté en saisissant la Chambre, au moment où l'honorable député de Toronto-ouest n'était pas à son siège, d'une question qui intéresse des milliers de contribuables, je m'en accuse, M. l'Orateur. Mais aujourd'hui, il est ici, et je réitère en sa présence les déclarations que j'ai portées l'an dernier et hier relativement à sa participation à ces transactions. Et tant qu'il ne nous aura pas fourni de meilleures preuves pour établir son innocence, je continuerai à croire que mes imputations sont absolument fondées.

Après tout, j'ai bien droit de demander : Quel est cet homme ? Quel est ce député qui se croit supérieur à la plupart de ses collègues ? Quel est ce mortel qui croit que sa parole peut prévaloir contre les statuts votés par ce parlement, contre les renseignements que les porteurs des obligations de la compagnie nous fournissent eux-mêmes dans leurs prospectus, contre l'acte d'hypothèque consenti par la compagnie Calgary-Edmonton ? Quel est cet homme qui oppose sa seule parole à des preuves certaines et à des faits indiscutables consignés aux Débats ? Quel est cet homme qui ose se placer au-dessus des lois et se moquer des documents publics ?

M. CLANCY : Je soulève la question de règlement. L'honorable député (M. Scott) n'a pas le droit d'appeler ainsi un de ses collègues, en disant : cet homme.

Quelques VOIX : Très bien, très bien.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. CLANCY : Ces exclamations ironiques me paraissent peu intelligentes, mais elles peignent bien les membres de la droite. L'honorable député (M. Scott) n'a le droit de parler d'un de ses collègues qu'à la troisième personne. Voilà la question de règlement que je soulève. Personne ici n'userait, à l'égard de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest, du langage dont il se sert à l'égard de l'honorable député de Toronto-ouest.

M. SCOTT : Bien, si le collègue et l'ami de l'honorable député de Toronto-ouest croit que le mot "homme" ne puisse être appliqué——

M. TISDALE : Je me lève pour un rappel au règlement. L'honorable député aggrave encore son offense en s'exprimant comme il le fait. Sans cela, je ne prendrais pas la parole. Il sait aussi bien que nous, M. l'Orateur, que nous ne pouvons parler d'un membre de cette Chambre qu'en nommant la circonscription électorale qu'il représente. L'honorable député (M. Scott) vient d'être rappelé au respect du règlement qu'il enfreint de nouveau d'une manière plus grave encore, en lançant une insinuation malhonnête à l'adresse de l'honorable député de Toronto-Ouest.

M. SCOTT : Je suis loin de vouloir me soustraire à l'observance du règlement. Je

suis bien disposé à me rendre au désir de l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) et de rétracter le mot "homme" que j'ai appliqué à son collègue et ami, l'honorable député de Toronto-ouest. Je retire donc ce mot et je reprends mes observations.

Quel est donc ce député qui se permet d'attaquer la réputation de ses collègues au moyen de méchantes insinuations ? L'an dernier, parlant de l'honorable député de la Saskatchewan et de moi-même, il s'est servi à peu près de ce langage :

Des députés de ce calibre.

Je lui demanderai aujourd'hui d'avoir le courage, s'il a quelque chose à dire—

M. TAYLOR : A l'ordre. Adressez vous à l'Orateur.

M. SCOTT : C'est ce que je fais. Je demanderai à l'honorable député de Toronto-ouest d'avoir le courage, s'il a quelques accusations à porter contre moi, de les formuler immédiatement ici, en présence de nos collègues, et de ne pas se contenter de lancer des imputations d'un caractère personnel.

M. l'Orateur, je ne suis rien qu'un pauvre journaliste que les électeurs d'Assiniboïa-ouest ont honoré de leur confiance ; mais tant et aussi longtemps que je représenterai ici cette circonscription électorale, on ne m'empêchera pas d'exposer en cette enceinte les griefs de mes commettants, parce que cela pourrait blesser la susceptibilité de l'honorable député de Toronto-ouest ou offusquer les grandes compagnies dont il est l'un des directeurs.

Hier on a déposé sur le bureau de la Chambre le statut de 1890 qui prouve absolument l'affirmation que j'ai faite l'an dernier, à savoir : que l'honorable député (M. Osler) était un des parrains de la charte de la Compagnie du Calgary-Edmonton. L'explication qu'il nous a donnée cet après-midi au sujet des compagnies qui, en premier lieu, devaient construire ce chemin de fer, ne prouve absolument rien. Une demi-douzaine de compagnies s'étaient dissoutes les unes après les autres, lorsque ces deux compagnies ont été organisées avec son concours et ont pris l'entreprise en main. J'ai, dans mon pupitre, l'acte ou du moins une copie de l'acte d'hypothèque. On trouvera à la bibliothèque le statut relatif à la compagnie de Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan. J'ai fait connaître la partie essentielle du prospectus. Tous ces documents contredisent absolument la déclaration que l'honorable député de Toronto-ouest a faite l'an dernier et qu'il a eu l'audace de répéter cet après-midi. Ils contredisent catégoriquement sa déclaration au sujet de la vente que l'on aurait faite des terres en même temps que les obligations et ils établissent que, aux termes de l'acte constituant cette compagnie en corporation, une pareille opération était impossible.

L'honorable député de Toronto peut qualifier d'annonyme la lettre d'un porteur d'obligations qui ne m'a pas autorisé à divulger son nom, mais cette lettre dont j'ai donné lecture cet après-midi, prouve que les terres n'ont pas été vendues en même temps que les obligations et que les porteurs d'obligations ne retirent aucun avantage de l'énorme subvention en terres que l'Etat a accordée pour favoriser l'établissement de cette voie ferrée.

Mais je n'ai pas besoin de m'appuyer sur ces lettres; elles n'ont pas été écrites dans le but de contredire les assertions de l'honorable député de Toronto-ouest, mais elles nous fournissent des documents précis sur les diverses transactions de ces compagnies. Les personnes désintéressées qui nous donnent ces informations savent parfaitement à quoi s'en tenir ; l'une d'elles a acheter un certain nombre d'obligations, mais la transaction à laquelle l'honorable député de Toronto-ouest a été si intimement mêlé a été désastreuse pour cet acheteur. Après cette opération financière les soins que prend aujourd'hui ce monsieur (M. Osler) afin que les valeurs canadiennes ne soient pas dépréciées sur le marché de l'ancien monde sont véritablement touchants.

Permettez-moi de répéter que la cause que j'ai exposée hier midi ne repose pas simplement sur des lettres, mais aussi sur des documents publics que j'ai insérés aux "Débats" hier. Ces documents prouvent que sans compter une couple de millions, ou plutôt deux millions et demi de dollars, que la vente des obligations a réalisés grâce une des plus belles créations législatives du gouvernement conservateur, ces deux compagnies dont l'honorable député de Toronto-ouest formait partie et dont il est encore un des membres, je crois, ont englouti la plus grande partie de la subvention en terres. Ces documents, ainsi que les informations que nous avons reçues de l'ancien continent, prouvent que loin d'avoir fait profiter les porteurs de bons de la vente des terres, la Compagnie du Calgary-Edmonton a vendu, l'an dernier, des terres pour plus d'un demi-million de dollars, sans affecter aucune partie de cette somme à l'amélioration de la voie ferrée. Ces deux compagnies se sont mutuellement cédé ces terres. On forma deux compagnies foncières, l'une la Compagnie foncière du Calgary-Edmonton et l'autre la Compagnie foncière de Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan, et l'honorable député de Toronto-ouest et ses deux compagnies ont échangé ces terres que le parlement avait donnée pour aidé à la construction de ces chemins de fer, de sorte que le but de la subvention se trouve complètement manqué.

Après tout, M. l'Orateur, la population de ces régions ne se soucie pas outre mesure de la personnalité de l'honorable député de Toronto-ouest ou de la mienne. Tout ce qu'elle demande, c'est le redressement de ses griefs. A l'heure où je parle, il y a des milliers de gens qui attendent leurs grains de

semences et les instruments d'agriculture dont ils ont besoin pour faire les semailles, et s'ils ne reçoivent pas ces choses d'ici à un couple de semaines, ils perdront toute une année. Ils éprouveront des dommages considérables dont le pays subira le contre-coup, car l'immigration s'en ressentira certainement.

On a dit que, par les observations que j'ai présentées hier et par les faits que j'ai portés à la connaissance de la Chambre, j'ai tenté de nuire à l'immigration. Il y a longtemps que l'on ne croit plus que le meilleur moyen de guérir le mal soit de le cacher. La meilleure méthode à suivre, c'est de chercher sans délai le remède à appliquer; et j'ai cru hier que ce que j'avais de mieux à faire c'était de soumettre ces faits à la Chambre, au gouvernement et au pays.

Il me fait peine, cependant, de constater que l'homme qui tient dans sa main les destinées du chemin de fer de Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan, de cette ligne qui ne fonctionne pas depuis un mois, et dont le service a été très irrégulier durant l'hiver dernier, n'ait pas cru devoir ouvrir la bouche afin de rassurer les milliers de colons qui sont allés s'établir dans ces régions et qui, à l'heure qu'il est, sont à la merci des autorités de cette voie ferrée.

Un pont a été emporté par les eaux et quatre ou six milles du chemin de fer sont inondés. Néanmoins, l'on se sert d'embarcations pour transporter les voyageurs et les malles de l'autre côté de ce lac artificiel, et je me demande pourquoi on n'a pas recours au même moyen pour effectuer le transport des provisions et des marchandises agricoles dont ces gens-la ont besoin, si on fait les efforts et les dépenses nécessaire.

L'honorable député de Toronto-ouest représente la compagnie qui a reçu de l'Etat des subventions énormes, et il est de son devoir non seulement de parler mais aussi d'agir afin de remédier au mal dont souffrent les colons qui sont établis le long de cette ligne ferrée.

M. E. F. CLARKE : M. l'Orateur, je ne veux pas abuser de la patience de la Chambre——

M. l'ORATEUR : Je ferai observer qu'il serait peut-être préférable d'abandonner la discussion de cette question aux intéressés.

Quelques VOIX : Non, non.

M. l'ORATEUR : Les députés qui ont parlé sur cette question ont donné des explications personnelles, et je crois qu'il serait beaucoup plus régulier et plus expéditif de ne pas élargir le cadre de la discussion. Je ne désire pas donner une décision à ce sujet, mais si l'on m'y forçait, je la donnerais en ce sens.

M. CLARKE : Je demande simplement quelques minutes d'attention afin de démontrer que l'honorable préopinant a pris une attitude vraiment extraordinaire.

M. SCOTT.

M. l'ORATEUR : Que l'honorable député me permette d'énoncer la règle à suivre dans ces circonstances, et si après l'énonciation de ce que je crois être la doctrine parlementaire, la Chambre veut bien l'entendre, je ne m'y opposerai pas. Voici la règle, telle que formulée par Peel :

Il n'y a que les députés directement intéressés qui puissent prendre part à un débat provoqué par un fait personnel. Les autres n'ont pas le droit d'intervenir.

M. R. L. BORDEN : Mais il s'agit d'une motion d'ajournement.

M. l'ORATEUR : Sur une motion de cette nature, il n'y a que le député qui l'a proposée qui ait le droit de répondre. Les autres membres de la Chambre n'ont pas le droit de parler.

M. COCHRANE : La décision d'aujourd'hui diffère de celle d'hier. Tantôt on permet la discussion et tantôt on l'empêche.

M. CLARKE : Avec votre permission, M. l'Orateur, j'aimerais dire quelques mots, car je crois que l'attitude prise par l'honorable député d'Assiniboïa est vraiment extraordinaire. Je suis de votre avis, M. l'Orateur, et il faudrait une fois pour toutes poser une règle au sujet de ces questions qui viennent trop souvent interrompre l'ordre des séances et font perdre à la Chambre un temps précieux.

M. l'ORATEUR : C'est justement pour cette raison que je suis intervenu. Je ne veux pas que l'on prolonge inutilement cette discussion. Je crois qu'il est de mon devoir de président de la Chambre d'en agir ainsi.

M. CLARKE : Je ne parlerai pas, M. l'Orateur, si vous décidez que je n'en ai pas le droit. Tout mon concours vous est acquis lorsqu'il s'agit de faire observer les règlements de la Chambre. Si vous déclarez que l'on peut m'infliger le rappel à l'ordre, je ne continuerai pas mes observations.

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

M. l'ORATEUR : Je n'ai pas donné de décision ; j'ai simplement attiré l'attention sur le règlement. Si la Chambre désire entendre l'honorable député, je n'ai plus rien à dire.

M. CLARKE : J'aimerais appeler votre attention sur l'origine de cette discussion, car vous étiez absent hier après-midi. On a donné beaucoup de latitude au débat actuel, et on s'est servi d'expressions que vous n'auriez pas tolérées peut-être, si vous eussiez occupé le fauteuil. On a fait hier des déclarations très blessantes à l'égard d'un de nos collègues et on a aggravé l'offense en les réitérant cette après-midi, malgré la dénégation catégorique de l'honorable député de Toronto-ouest.

Le compte rendu de la séance d'hier démontre que l'honorable député d'Assiniboïa a proposé l'ajournement de la Chambre afin

d'appeler notre attention sur la situation des colons de l'Assiniboia-ouest qui, par la suspension du service d'une certaine voie ferrée, étaient privés des provisions, grains de semence et machines agricoles dont ils ont besoin. Voici le début de ses observations :

Avant d'aborder l'ordre du jour, il est de mon devoir de revenir sur le sérieux état de chose qui existe actuellement dans une partie des territoires du Nord-Ouest——

M. DAVIS : Je ferai observer à l'honorable député qu'il cite des paroles prononcées dans un débat précédent.

M. CLARKE : Je veux simplement, M. l'Orateur, appeler votre attention sur la déclaration que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest a faite en proposant sa motion d'ajournement. Il nous a dit à ce moment-là que son intention était de signaler à l'attention du ministre de l'Intérieur le grave état de choses qui, d'après lui, existait dans certaines régions des territoires du Nord-Ouest et certainement dans le comté qu'il représente.

Je désire démontrer qu'il n'était pas justifiable d'attaquer grossièrement et à tort et à travers l'honorable député de Toronto-ouest.

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

M. CLARKE : L'honorable député (M. Scott) est revenu à la charge aujourd'hui et a réitéré ses imputations d'hier. Pas un membre de cette Chambre ne peut lire les déclarations contenues dans les " Débats " d'hier sans être convaincu, après les dénégations réitérées qui en ont été faites, que ces déclarations sont indignes et malicieuses.

M. l'ORATEUR : Je crois que ce langage n'est pas parlementaire.

M. CLARKE : Quel langage?

M. l'ORATEUR : Je crois que vous n'avez pas droit de dire que les observations d'un de vos collègues constituent une attaque grossière et malicieuse contre un autre député.

M. CLARKE : Si ces expressions ne sont pas parlementaires, je les rétracte ; mais je ferai observer que ces accusations ont été formulées une fois, deux fois et même trois fois, et que l'honorable député de Toronto-ouest les a toujours niées catégoriquement et que l'honorable député d'Assiboia-ouest les réitère aujourd'hui avec encore plus d'énergie.

En vous référant aux " Débats," à la date du 21 octobre dernier, vous constaterez que cette question a fait l'objet d'une discussion et que l'honorable député de Toronto-ouest, après avoir exprimé sa surprise des attaques dirigées contre lui, a fait une réfutation complète de ces allégations.

Voici les paroles de mon honorable ami (page 14890) :

A cette période avancée de la session, je ne répondrai pas à cette nouvelle attaque dirigée contre moi et dont le but m'échappe. J'ai expliqué au long mes rapports avec ce chemin de fer, et j'ai dit en quoi les chiffres qu'on a cités étaient erronés. J'ai aussi expliqué que les terres ont été vendues en même temps que les obligations, à un syndicat, comme cela se pratique assez généralement dans ces sortes d'opérations, et que tout l'argent réalisé a été employé à la construction du chemin et au paiement des intrêts. Le seul point que je relèverai se rapporte à ma première déclaration qui pourrait être mal interprétée, vu que mon nom figure parmi ceux des directeurs actuels de la Compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton. J'ai déclaré que ni directement, ni indirectement, je n'avais été un des " promoteurs " du chemin de fer de la Saskatchewan au Lac Long, ou du chemin de fer de Calgary à Edmonton. En aucune manière je n'ai été un des organisateurs de ces entreprises. Je n'ai été mêlé à l'affaire qu'après l'échec de ceux qui avaient conçu le projet, et à la demande expresse de sir John Macdonald.

Quand j'ai eu à traiter cette question, dans une occasion précédente, je ne connaissais que superficiellement l'histoire des premières chartes de ces compagnies ; mais M. Nicol Kingsmill, C.R., dont le nom est bien connu des membres de cette Chambre et qui a été mêlé aux opérations de ces deux compagnies longtemps avant moi, m'a remis le mémoire suivant, concernant l'origine et les débuts de ces compagnies.

Dans les observations qu'il a faites cette après-midi, l'honorable député de Toronto-ouest nous a dit que ce mémoire que M. Kingsmill avait préparé pour lui ne se trouvait pas aux " Débats ", parce que, immédiatement après avoir prononcé son discours, il avait été obligé de quitter Ottawa par le train du soir et qu'en faisant un paquet des documents dont il s'était servi, il avait oublié de remettre ce mémoire à l'imprimeur des "Débats." Ce dernier m'ayant fait remarquer la chose le lendemain, j'allai prendre ce mémoire dans le pupitre de mon honorable ami et je le passai à l'imprimeur. Ce document figure à la page 14890 de l'édition revisée.

Il serait bon d'insérer de nouveau aux " Débats " la lettre de M. Kingsmill, car elle prouve l'exactitude des déclarations que l'honorable député de Toronto-ouest a faites cet après-midi, et elle établit d'une manière concluante que celui-ci n'a eu aucun rapport avec les premiers promoteurs de ces entreprises. Tout homme impartial admettra que mon honorable ami (M. Osler) avait raison de dire qu'il n'a prêté son concours à ces entreprises qu'à la demande des hommes qui avaient obtenu ces chartes. Les concessionnaires ne pouvant prélever les fonds nécessaires pour construire ces voies ferrées se sont adressés à lui. Voilà ce qui s'est passé. La parole de mon honorable ami vaut celle de n'importe quel membre de cette Chambre et de n'importe quel citoyen du pays. C'est à la demande de feu sir John Macdonald que l'honorable député de Toronto-ouest a été appelé à former partie de ces deux compagnies. On avait besoin du crédit dont il jouissait en Angleterre pour prélever les

fonds qu'il fallait pour mener ces entreprises à bonne fin, et il a dû entrer dans le bureau de direction de ces deux compagnies pour surveiller les intérêts des capitalistes qui avaient avancé l'argent nécessaire.

Cette déclaration sera sûremnt acceptée par tous ceux qui savent comment se font ces opérations financières, et le mémoire de M. Kingsmills corrobore tout ce que l'honorable député de Toronto-ouest a dit, non seulement cet après-midi, mais aussi dans les trois circonstances où il a été attaqué au sujet de ces chemins de fer. Doit-on lui en faire un crime, s'il jouissait d'une grande réputation dans les cercles financiers et si le premier ministre d'alors lui a demandé son concours pour mener à bonne fin des entreprises qui, autrement, auraient échoué ? La construction de ces voies ferrées a-t-elle été un malheur pour les territoires du Nord-Ouest ? Mon honorable ami n'est pas responsable des conditions auxquelles ces chartes ont été accordées, et bien que certains membres de la droite prétendent qu'elles comportaient des avantages excessifs, il n'en reste pas moins acquis que ceux qui les ont obtenues, ont été incapables de construire les chemins, et s'ils ont été construits, c'est grâce à l'aide et au concours de l'honorable député de Toronto-ouest. Et si ce dernier a pu venir en aide à l'entreprise, c'est grâce à ses talents reconnus et à la réputation dont il jouissait dans les cercles financiers, ici et en Angleterre. Que dit M. Kingsmill dans sa lettre ? Voici ce qu'on y lit :

19 octobre 1903.

Monsieur E. B. Osler, député au parlement,
Toronto, Ont.

Mon cher Osler,—Affaire de la Compagnie du chemin de fer de Qu'Appelle au lac Long et à la Saskatchewan.

Cette compagnie est née d'une fusion avec la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Saskatchewan du sud. Je vous transmets une liste des directeurs de cette dernière et des initiateurs de la Compagnie du chemin de fer et des bateaux de Qu'Appelle-Lac Long-Saskatchewan.

Lorsqu'on eut construit les 25 premiers milles de ce chemin, feu le sénateur MacInnes et M. Andrew Onderdonk me chargèrent de travailler à le faire subventionner par le gouvernement.

L'état des finances de la compagnie laissant beaucoup à désirer, feu le sénateur MacInnes avait confié à M. Onderdonk la tâche de construire le chemin de fer. M. Onderdonk fit une demande au gouvernement, mais ses démarches n'eurent pas de suite, et, si je ne me trompe, c'est quelques temps après cela que vous êtes venu à la rescousse et avez assuré la construction de ce chemin. Je travaillais pour les entrepreneurs chargés de le construire, mais vous n'aviez en cela aucun intérêt.

Affaire de la Compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton :

Vous le savez, j'étais un des initiateurs de cette compagnie, et j'ai fait partie de son bureau de direction jusqu'à il y a deux ou trois mois, alors qu'elle céda tous ses intérêts au Pacifique Canadien. Je connais aussi tout ce qui s'est passé antérieurement à la construction de ce chemin.

M. CLARKE.

Avant la Compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton, il y eut celle du chemin de fer d'Alberta-Athabasca. Elle fut constituée en association le 20 juillet 1885. En 1889, elle prit un autre nom: celui de Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest du Canada." Les noms des initiateurs de la compagnie telle que désignée tout d'abord, et ceux des directeurs ajoutés par l'Acte de 1889 figurent dans le mémoire que je vous adresse.

Cette compagnie fut signalée aux capitalistes d'Angleterre et la banque de Praed y prit des intérêts. Un des Lloyds fut chargé d'aller s'enquérir de ce qu'elle valait, et son rapport fut si favorable que l'on crût pouvoir se procurer les fonds nécessaires. Elle avait obtenu une subvention considérable en terres : 10,000 acres par mille, mais elle n'avait pas eu de subvention en argent. Quoi qu'il en soit, ces négociations aboutirent à l'insuccès—je sais cela personnellement. J'allai voir les Praeds à Londres et ils me remirent une lettre m'annonçant qu'ils n'avaient pu rien faire et qu'ils se voyaient forcés de renoncer à la transaction.

Après cela, le gouvernement, qui tenait beaucoup à ce que la ligne fût construite jusqu'à Edmonton, afin de prévenir de nouveaux soulèvements des Indiens, demanda à M. Ross de se charger du projet, et c'est sur le conseil et à la demande du gouvernement fédéral que l'on demanda et que l'on obtint la constitution de cette compagnie de chemin de fer en association. Cela, je le sais, personnellement, car je dirigeais alors les négociations avec le gouvernement et j'étais chargé de la rédaction du contrat. Si je ne me trompe, c'est de ce moment que date votre participation à cette affaire, et c'est alors que vous vous êtes rendu avec M. Ross en Angleterre et que vous vous y êtes procuré les fonds nécessaires. Le gouvernement tenait tant à la construction de ce chemin de fer, qu'il rendit le premier décret relatif à la subvention, sans attendre la sanction du parlement, mais sauf à l'obtenir plus tard, et c'est alors que l'on entama les négociations en Angleterre.

Ces faits sont relatés dans le projet de pétition de droit que nous étions sur le point de présenter contre le gouvernement pour obtenir un règlement au sujet de la subvention en terres, règlement qui fut obtenu plus tard.

Je vous adresse le projet de cette pétition dont toutes les allégations sont absolument exactes, car on l'avait préparé pour le soumettre à un jurisconsulte. Vous pourrez donc vous en servir avec avantage. Une bonne partie de ce projet se résume à une narration de faits et a rapport au différend survenu entre la compagnie et le gouvernement, au sujet de la subvention en terres. Ayez la bonté de me renvoyer ce document à la cour de l'Echiquier, car c'est le seul exemplaire que je possède.

Espérant que ces renseignements vous suffiront, je vous prie de me croire votre tout dévoué,

(Signé) NICOL KINGSMILL.

Suit la liste de ceux qui ont obtenu les chartes des différentes compagnies qui ont été finalement fondues dans celles des chemins de fer Qu'Appelle-Lac-Long, et Calgary-Edmonton :

Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Saskatchewan du sud, autorisée par le statut 43 Victoria, ch. 66, sanctionné le 7 mai 1880. Noms des membres de la compagnie : Andrew Robertson, Donald MacInnis, John Ross, M. H.

Cochrane, Duncan McIntyre, J. R. Thibaudeau, James Turner.

Compagnie du chemin de fer et des bateaux à vapeur de Qu'Appelle au Lac Long et de la Saskatchewan, autorisée par le statut 46 Victoria, ch. 72, sanctionné le 25 mai 1883. Noms des membres de la compagnie : Robert Doull, William B. Scarth, Oliver T. Stone, John A. Mackenzie, J. J. Foy, Edgar Dewdney, Gilbert R. Pugsley.

Compagnie du chemin de fer d'Alberta et d'Athabaska, autorisée par les tatuts 48 et 49 Victoria, ch. 88, sanctionné le 20 juillet 1885.

Noms des membres de la compagnie : Henry B. Beard, George F. Jackson, William W. Huntingdon, John S. McEwen, Louis Sands, Arthur T. H. Williams, R. P. Russell, A. B. Nettleton, Samuel P. Snider, C. C. Colby.

Directeurs ajoutés par l'acte 52 Victoria, ch. 65, sanctionné le 16 avril 1889 : Mackworth Bulkley Praed, John Maurice Lloyd, John Dale et James Lloyd, tous de Londres, Angleterre ; Charles T. Drummond, William White, et C. C. Colby.

Si je saisis bien l'intention de la lettre de M. Kingsmill, il a voulu faire l'historique des origines de ces compagnies et dans la liste qu'il donne des directeurs ou des promoteurs, le nom de l'honorable député de Toronto-ouest n'apparaît pas. L'an dernier, mon honorable ami, après avoir lu cette lettre de M. Kingsmill, ajoutait :

Je n'abuserai pas de la patience de la Chambre. Les faits sont tels que je les ai rapportés. Mes premières déclarations concernant mes rapports avec ces compagnies et l'emploi qui a été fait de l'argent et des terres sont absolument exactes. Je répète que loin d'avoir été le lanceur de ces entreprises, c'est à la sollicitation pressante de sir John Macdonald que M. Ross et moi avons été amenés à nous en occuper. Je n'infligerai pas à la Chambre la lecture de ce long document, mais je puis dire qu'il contient des lettres de sir John Macdonald à M. Ross, le suppliant de construire le chemin sans retard, sur la foi du décret ministériel, lui promettant une subvention du parlement, l'autorisant à communiquer cette promesse aux capitalistes de Londres. Cela a été fait ; les garanties ont été placées de la manière que je l'ai expliqué, et l'argent provenant de la vente des obligations a servi à la construction du chemin, au paiement des intérêts et des autres dettes. Il y a deux ans, j'ai déjà donné des explications très complètes sur mes relations avec ces deux compagnies. Je ne puis que répéter que ce que j'ai dit est absolument exact.

J'ai cité des Débats de l'an dernier la réponse de mon honorable collègue aux imputations dirigées contre lui. Dans cette réponse il déclare que deux ans plus tôt il avait déjà réfuté de semblables accusations et aujourd'hui, pour la quatrième ou cinquième fois, il nie de la manière la plus catégorique toute participation à l'obtention de ces chartes ou des subventions en argent et en terres votées par ce parlement pour la construction de ces chemins.

L'honorable député d'Assiniboïa a admis cet après-midi qu'il avait déclaré l'an dernier que l'honorable député de Toronto-ouest n'avait rien eu à faire avec le chemin ni avec ceux à qui les subventions avaient été d'abord accordées. Il n'a pas reproché à mon honorable collègue d'avoir contribué en aucune manière à l'obtention de subventions. Il ne nie pas non plus que l'honorable député de Toronto-ouest n'a été mêlé à ces compagnies qu'après que ceux qui avaient obtenu les subventions en argent et en terre, eurent échoué dans leurs tentatives pour se procurer les capitaux nécessaires à la construction des chemins. Mon honorable ami n'est intervenu qu'après l'insuccès des promoteurs, et c'est parce qu'il jouissait d'une grande réputation comme homme d'affaires et de finance qu'on lui a demandé son concours pour prélever les capitaux nécessaires.

M. SCOTT : La charte constituant légalement la Compagnie du chemin de fer Calgary-Edmonton a été accordée en 1890 et c'est cette même année que le parlement vota une subvention en terres à cette compagnie et je ne me suis jamais servi des expressions que l'honorable député me prête depuis quelques minutes.

M. DAVIS : Il cherche à dérouter notre attention.

M. CLARKE : Ce n'est pas mon habitude de chercher des échappatoires. Je crois savoir que cette compagnie a été constituée légalement en 1890, mais qu'en réalité ces trois chartes ont été accordées virtuellement aux mêmes personnes, pour la construction d'une voie ferrée entre Calgary et Edmonton. Voilà un fait dont il est facile de prouver le bien ou le mal fondé. S'il est vrai, comme je le crois, il réduit à néant toute insinuation ou accusation de manœuvres injustes, déshonorantes ou inavouables de la part de l'honorable député de Toronto-ouest. L'honorable député (M. Scott) sait si, oui ou non, une charte a été accordée avant 1890 pour la construction d'un chemin entre Calgary et Edmonton, et si cette charte était, ou non, la troisième. S'il le sait, et s'il est un homme honorable, comme je le suppose, il n'hésitera pas à se lever et à rétracter les accusa- et les insinuations qu'il a laissé planer sur la nature des rapports de mon honorable ami avec ces entreprises.

Je me demandais quel pouvait bien être le motif de ces attaques répétées, et je crois que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest, dans un moment de faiblesse, cet après-midi, a laissé sortir le chat du sac. Il prétend que mon honorable collègue abuse de sa position dans cette Chambre. Pourquoi ? Parcequ'il a jugé à propos de combattre la proposition du gouvernement concernant la construction d'un nouveau chemin de fer transcontinental. Mais n'a-t-il pas le droit d'exposer sa manière de voir sur toutes les questions qui sont soumises au parlement ? Non seulement il en a le droit, mais c'est son devoir de le faire, et en combattant le projet du gouvernement, il exerce un droit et il remplit son devoir. Tous ceux d'entre nous qui n'approuvent pas la proposition ministérielle relative à cette grande entreprise, abusent-ils de leur posi-

tion ou la prostituent-ils ? Un député n'a-t-il pas le droit indéniable d'exprimer son opinion, et l'honorable député d'Assiniboïa va-t-il prétendre que l'opinion du député de Toronto-ouest ne vaut pas celle de n'importe quel membre de cette Chambre ? Surtout si l'on tient compte de la situation qu'il occupe dans le monde de la finance et de ses relations avec cette grande compagnie de chemin de fer transcontinental, le Canadien du Pacifique ?

Je regrette que l'honorable député d'Assiniboïa se soit servi d'un pareil langage à l'égard de mon honorable collègue qui combat le projet du gouvernement pour des motifs honorables. Il est convaincu, comme nous le sommes tous de ce côté-ci de la Chambre, que ce marché fait avec le Grand Tronc est imprévoyant et ne devrait pas être ratifié. Si l'honorable député de Toronto-ouest avait appuyé le gouvernement dans cette entreprise, il serait l'homme sage et l'enfant gâté de la droite. Mais parce qu'il considère que l'intérêt public lui conseille de le combattre, l'honorable député d'Assiniboïa-ouest croit que c'est une raison suffisante pour réaffirmer des accusations qui ont déjà été réfutées autant de fois qu'elles ont été portées.

La conduite de mon honorable ami, depuis et avant son entrée au parlement, défie toutes les enquêtes. Chacune de ses affirmations concernant ses rapports avec ces chemins de fer seront acceptées comme l'expression de la vérité, d'un bout à l'autre du pays, par tous ceux qui le connaissent. Il nie les accusations portées par l'honorable député d'Assiniboïa-ouest, et ce dernier est tenu, en honneur, de les retirer ; j'espère qu'il ne manquera pas de le faire avant la clôture de ce débat.

M. DAVIS : Comme je suis un de ceux qui sont concernés dans ce débat, je crois avoir le droit de dire quelques mots. Je m'étonne de voir l'honorable député (M. Clarke) chercher à faire dévier la discussion en ramenant sur le tapis d'anciennes chartes défuntes. Nous n'avons rien à faire avec une ancienne charte accordée il y a vingt ans pour la construction d'un chemin de fer entre Calgary et Edmonton ; il s'agit d'une charte accordée à une compagnie qui a obtenu une subvention en argent et une subvention en terres pour exécuter un certain travail. Nous lui avons demandé hier où étaient allés l'argent et les terres ? Pour toute réponse l'honorable député (M. Osler) nous parle d'anciennes chartes obtenues longtemps avant celle en vertu de laquelle le chemin a été construit. Mon honorable ami (M. Clarke) dit que l'an dernier l'honorable député de Toronto-ouest a fait une déclaration niant les faits énoncés par l'honorable député d'Assiniboïa-ouest, et ce dernier, pour se conformer aux règlements de la Chambre, dût accepter cette dénégation et rétracter ses accusations.

M. CLARKE.

L'honorable député (M. Scott) a affirmé que l'honorable député de Toronto-ouest avait été un des promoteurs du chemin de fer Calgary-Edmonton. A cela l'honorable député de Toronto-ouest répondit :

Une nouvelle charte fut obtenue par certaines personnes. Je n'étais pas du nombre.

Or, la prétention de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest est que l'honorable député de Toronto-ouest était un des organisateurs de la compagnie. J'ai dit qu'après la dénégation de l'honorable député de Toronto-ouest, mon honorable collègue, en vertu des règlements de la Chambre, avait été obligé de retirer ses accusations. Mais hier, il a pu déposer sur le bureau de la Chambre la charte même dans laquelle figure le nom de l'honorable député de Toronto-ouest. Dans les circonstances, je considère qu'on devrait faire des excuses à l'honorable député d'Assiniboïa. Le second député de Toronto-ouest s'est amusé à citer les noms de personnes mentionnées dans l'ancienne charte, une charte périmée, dont il n'est plus question—je crois que M. Nettleton en faisait partie. J'aimerais à savoir de l'honorable député combien Nettleton et ses associés ont retiré de cette entreprise ? L'honorable député (M. Osler) était un de ceux qui ont obtenu cette charte et auxquels cette subvention a été accordée. La compagnie se mit à l'œuvre et construisit le chemin. Comme l'a expliqué mon collègue d'Assiniboïa-ouest, ces terres furent partagées entre plusieurs compagnies foncières, dont l'une portait le nom de Calgary and Edmonton Land Co. C'est elle qui accapara le plus fort magot et en examinant les documents on constate que l'honorable député de Toronto-ouest était un des directeurs de cette compagnie qui obtint pour sa part environ 800,000 acres de terre. L'honorable député d'Assiniboïa a aussi fait la preuve que pour $500,000 de ces terres avaient été vendues et une partie de cette somme a dû aller dans la poche de l'honorable député de Toronto-ouest. Ce dernier n'a pas pu nous donner une explication satisfaisante.

Nous ne parlons pas d'anciennes chartes obtenues il y a des années et des années ; elles n'ont aucun rapport avec l'affaire en question. Ce que nous voulons savoir c'est ce que sont devenus certains terrains donnés à certaines compagnies dont l'honorable député faisait partie. Il a été établi que les obligations ont été vendues au pair. L'honorable député de Toronto-ouest admet en avoir acheté une certaine quantité au pair. L'honorable député d'Assiniboïa-ouest l a aussi démontré que la vente des obligations a rapporté assez d'argent pour construire le chemin, payer les intérêts pendant six ans et laisser un excédent important. Ces terrains, 6,400 acres par mille, ont été cédés à des compagnies d'immeubles.

Et ces compagnies, qu'ont-elles fait des terres ou de l'argent qu'elles ont rapporté?

Pourquoi cet argent n'a-t-il pas été employé à améliorer le chemin, à construire des ponts convenables, et le reste.

Voilà, assurément, une question bien légitime. Pour toute réponse, l'honorable député de Toronto-ouest nous lit une lettre d'un M. Kingsmill—un citoyen respectable, me dit-on—relativement à l'ancienne compagnie. Il paraîtrait que M. Pugsley avait construit un chemin de 25 milles, de Régina au lac Long. Un de nos griefs c'est qu'on ait construit ce chemin de fer Régina-Lac-Long-Saskatchewan, d'après un tracé ayant 253 milles de longueur. L'honorable député de Toronto-ouest explique que la nouvelle compagnie était obligée d'acquérir les anciens travaux de M. Pugsley. Pourquoi la nouvelle compagnie s'embarrassait-elle d'anciens bouts de chemins sans valeur ? Le pays est vaste et l'honorable député aurait pu obtenir une autre charte pour construire un chemin d'après un autre tracé qui l'aurait amené à Prince-Albert, avec un chemin de 190 milles. Mais, non ; ces gens avaient intérêt à construire une voie tortueuse, ce qui leur assurait plus de terrains. La compagnie plaça pour $3,800,000 d'obligations et pour $210,000 d'actions. Le chemin a coûté environ $2,500,000 comme le fait voir le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux. Il reste donc un surplus d'environ $1,500,000.

L'honorable député de Toronto-ouest dit qu'il a fallu pourvoir aux intérêts pendant six ans. Cela rendrait compte de l'emploi d'une partie de cet argent, mais il resterait encore $500,000 dont on n'a pas de nouvelle. J'aimerais à savoir aussi, si les porteurs d'obligations ont reçu quelque chose depuis l'expiration de ces six ans. De cette manière nous saurions où est allé l'argent, mais l'honorable député de Toronto n'osera pas dire que les intérêts ont été payés. Les porteurs d'obligations, après les six ans expirés, n'ont rien reçu autre chose que les $80,000 par année du gouvernement fédéral. Il reste donc une somme importante dont l'emploi n'est pas expliqué.

L'honorable député de Toronto-ouest dit aussi qu'il a soumis à la maison Morton, Rose et Cie, les plans de l'ancien gouvernement, pour la construction d'un chemin de fer à travers cette partie du pays. Mais il n'a pas expliqué clairement combien d'obligations devaient être émises, ni à quel prix elles devaient être placées, ni quelle somme a été réalisée. Il s'est bien gardé d'entrer dans ces explications. Il prétend que la maison Morton, Rose et Cie aurait dit que $10,000 par mille seraient payés pour la construction de ce chemin. L'an dernier il n'a pas parlé de ces $10,000, mais il a laissé entendre que le constructeur, M. Ross, avait des intérêts dans la compagnie. Il dit aussi pour la première fois que l'acquisition de l'ancienne ligne a coûté très cher. Encore une fois, je demande pourquoi? Les détenteurs de l'ancienne charte n'étaient que des brocanteurs qui cherchaient à empocher des bénéfices et pourquoi les a-t-on pris en société. Je crois que M. Ross qui était intéressé dans la construction du chemin, avait aussi des intérêts dans l'ancienne ligne ; mais cela ne concerne en rien les intérêts du public.

L'honorable député dit encore qu'une partie de la subvention en terre a été mise en réserve pour le chemin de fer Canadien du Pacifique. Ce dernier devait entreprendre d'exploiter la ligne pendant six ans, et une certaine quantité de terrains fut mise en réserve pour garantir le déficit provenant de l'exploitation, s'il y en avait un, à l'expiration des six années. A-t-on vendu une partie de ces terrains pour combler ce déficit? Cela encore expliquerait l'emploi d'une partie des terrains, mais nous n'avons aucune explication sur ce point.

Une certaine quantité de terrains a été cédée à une compagnie dont l'honorable député de Toronto-ouest fait partie, car je suppose qu'il est intéressé dans la société Osler, Hammond et Nanton, de Winnipeg, puisqu'il en parle comme de sa succursale de Winnipeg. Il est assez probable même que cette succursale fasse plus d'argent que la maison de Toronto ; mais cela ne change en rien la question, et arrivons aux faits.

127,653 acres ont été concédés définitivement à la Compagnie foncière du Canada (Land Corporation of Canada). Nous ne savons pas qui faisait partie de cette compagnie, mais nous savons que M. Osler était un des directeurs de la "Calgary and Edmonton Land Company" qui a vendu cette année pour un demi-million de dollars de ces terrains, et je suppose que l'honorable député a dû avoir sa part de bénéfice. Nous ne connaissons rien de la composition de cette autre compagnie, la Compagnie foncière du Canada" qui devait recevoir 127,000 acres de terre. L'honorable député pourrait-il nous renseigner sur ce point et nous dire ce qui a été fait de ces terrains? Nous constatons que 128,895 acres ont été concédés définitivement au nom d'Osler, Hammond et Nanton, et 275,000 acres, au nom de particuliers. Quels étaient ces particuliers ?

La société Osler, Hammond et Nanton, dont l'honorable député de Toronto est le principal associé, a obtenu près de 129,000 acres de ces terrains. Qu'at-elle payé pour cela ? Je crois me rappeler qu'il nous a dit qu'une grande partie des terrains avait été vendue à raison d'un dollar l'acre. Je suis certain que MM. Osler, Hammond et Nanton n'en ont jamais vendu un acre pour moins de trois dollars, et que certains terrains ont rapporté $5, 6, 7, et même $10 l'acre. Qui a obtenu des terrains à raison d'un dollar l'acre ? Est-ce la "Calgary and Edmonton Land Company" dont il est directeur ; et les a-t-elle revendus $5 et $6 l'acre ?

Je suis convaincu que les membres de cette Chambre et le public en général admettront qu'il y a du louche dans toutes ces transactions. L'honorable député de Toronto ouest devrait nous donner des explications complètes sur tous ces points.

L'an dernier l'honorable député d'Assiniboïa-ouest a accusé certaines personnes d'avoir réalisé des bénéfices dans la construction de ces deux chemins de fer dans les territoires du Nord-Ouest. Il est entré dans tous les détails, nous a donné la quantité d'obligations émises, les sommes réalisées, la quantité de terrains donnée en subvention ; il ajoute que certaines personnes avaient profité de ces transactions, et je crois que l'honorable député de Toronto-ouest était parmi ceux qu'il a mentionnés. Quand ce dernier prit la parole pour s'expliquer, il nia cela et ajouta que son nom n'apparaissait pas dans la charte et qu'il n'avait rien à faire avec ces compagnies. Quelques députés de la gauche prirent sa défense avec tant de zèle que l'un d'eux, l'honorable député d'Elgin-est (M. Ingram) alla jusqu'à dire :

M. Osler nous a donné sa parole de gentilhomme qu'il n'était pas un des promoteurs de ces entreprises.

Il nous a donné sa parole d'honneur qu'il n'était pas un des promoteurs de ces entreprises, nous dit l'honorable député d'Elgin-est, et cependant, l'honorable député d'Assiniboïa-ouest a prouvé à la satisfaction générale qu'il en était un.

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

M. DAVIS : Quelle est la raison de ce rappel à l'ordre ? Qu'on me dise en quoi j'enfreins le règlement.

M. LENNOX : Quand un membre de cette Chambre déclare que certaines accusations portées contre lui sont fausses, celui qui a porté l'accusation est tenu d'accepter cette déclaration.

M. DAVIS : Je connais le règlement. L'an dernier, mon honorable ami (M. Scott) s'y est conformé et a retiré son accusation, mais aujourd'hui, l'honorable député de Toronto constate lui-même qu'il avait tort et que l'honorable député d'Assiniboïa avait raison.

Quelques VOIX : Pas du tout !

M. DAVIS : Pas du tout ? Je vais citer l'édition revisée des "Débats." Voici ses paroles :

Une nouvelle charte fut obtenue par certaines personnes ; je n'étais pas du nombre.

Dans le statut, son nom se trouve parmi ceux des personnes qui ont obtenu cette charte. Il le reconnaît ; c'est donc lui qui a tort, et l'honorable député d'Assiniboïa-ouest qui a raison.

M. INGRAM : De quelle charte parlez-vous ?

M. DAVIS : Calgary-Edmonton.

M. INGRAM : Celle qui a été accordée en 1890 ?

M. DAVIS : Oui; celle en vertu de laquelle le chemin a été construit. Je ne parle par des chartes accordées autrefois. Les orateurs de la gauche cherchent à ramener la discussion sur d'anciennes chartes défuntes pour nous faire perdre de vue la véritable question en jeu. Cela me rappelle l'excuse donnée par ce colon qui était venu s'établir sur une terre qu'un autre colon avait occupée antérieurement et avait ensuite abandonnée. Le premier soin du nouveau colon fut d'enlever les clôtures. Comme on lui en faisait un reproche, il repondit : "C'est la faute du premier occupant."

L'excuse qu'on donne aujourd'hui est à peu près de cette force. Nous n'avons pas à nous occuper de ceux qui ont obtenu les premières chartes ; nous nous en prenons à ceux qui ont obtenu la dernière, celle en vertu de laquelle les chemins ont été construits, et en vertu de laquelle ces subventions ont été payées. L'honorable député d'Elgin-est (M. Ingram) dit :

M. Osler nous a donné sa parole d'honneur de gentilhomme qu'il n'était pas un des promoteurs de cette entreprise ni un——

On pouvait peut-être prétendre que celui dont le nom apparaît dans une charte n'est pas un promoteur, mais nous avons les deux expressions.

—n'était pas un des promoteurs, ni un des propriétaires de la charte.

Nous avons le choix entre les deux expressions, mais il faut accepter l'une ou l'autre. Je suppose que l'honorable député de Toronto-ouest est un personnage trop important pour être un promoteur, mais, dans tous les cas, son nom se trouve parmi ceux des personnes à qui cette charte a été accordée.

Je maintiens que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) a fait une preuve complète. L'honorable député de Toronto-ouest dit encore qu'il n'avait aucun intérêt pécuniaire ou autre dans ces entreprises. L'honorable député d'Assiniboïa et moi, avons déposé l'acte constituant civilement la compagnie dite "Calgary and Edmonton Land Co," dans lequel l'honorable député (M. Osler) est mentionné comme un des directeurs. Cette compagnie a obtenu, en chiffres ronds, 800,000 acres de cette subvention en terres, dont une partie a été cédée à raison d'un dollar l'acre, nous dit M. Osler. Qui a vendu ces terrains et qui les a achetés ? Je suppose que Jacques a vendu à Jacquot ; qu'il a pris un dollar dans une poche et l'a mis dans l'autre. Quoi qu'il en soit, la Compagnie foncière de Calgary-Edmonton a obtenu possession de ces terrains et nous voudrions savoir combien elle les a payés, de qui elle les a achetés, et ce qui a été fait de l'argent.

Nous aimerions bien savoir aussi si les porteurs d'obligations ont touché quelque argent provenant de la subvention en terres, si les porteurs d'obligations du chemin de fer de Calgary-Edmonton ou de celui de la Saskatchewan et du lac Long ont reçu une partie quelconque des sommes réalisées sur les subventions en terres. Cette question,

j'ai le droit de la poser, et le pays compte que l'honorable député (M. Osler) sera en mesure d'y répondre. La situation se résume à ceci : deux chemins furent coustruits : des chartes furent accordées il y a bien des années, qui autorisaient la construction de voies ferrées. Les chemins ne furent pas construits, mais en 1890, une nouvelle compagnie acquit la charte de la Compagnie du chemin re fer de Calgary à Edmonton et acheta les droits de certains membres de la Compagnie du chemin de fer de Qu'Appelle et du lac Long. Cette compagnie s'adressa au gouvernement et en obtint une forte subvention en terres ; il fut alloué en outre $80,000 par année pour effectuer le service postal. Elle fit imprimer un prospectus, puis s'occupa de prélever en Europe les fonds nécessaires pour construire les deux chemins ; elle y réussit à merveille, et se procura assez d'argent pour payer l'intérêt de son capital pendant six ans, et c'est là tout ce qu'elle a jamais payé en intérêts. Elle préleva assez de fonds pour se créer un excédent, mais elle n'a jamais donné un seul acre de terre en garantie à ses porteurs d'obligations. De terres, elle n'en a plus ; elles sont aujourd'hui au nom de la Compagnie des terres de Calgary et d'Edmonton, de la Compagnie Osler et Hammond, et d'autres compagnies diverses. Nous avons établi que le député de Toronto-ouest (M. Osler) a des intérêts dans ces compagnies, qu'il a vendu de ces terres, qu'il en a été vendu pour $500,000 cette année, et que MM. Osler, Hammond et Nanton en vendent depuis des années. Nous voulons savoir où va le produit de ces ventes. Va-t-il à la caisse de la Compagnie des terres de Calgary et d'Edmonton ou à celle des porteurs d'obligations ? Ne va-t-il pas plutôt dans les coffres-forts de la société Osler, Hammond et Nanton, dont le député de Toronto-ouest est le principal associé ? Mon honorable ami (M. Osler) n'aime pas qu'on agite cette question en cette enceinte ; n'importe, j'estime que le public a droit de connaître le fond de l'affaire. Cette question est de celles qu'il nous est loisible de débattre.

Voici deux chemins qui sont censés desservir une région importante de notre pays : l'Assiniboïa septentrional, les deux Albertas et la Saskatchewan. Ils furent construits au prix de sacrifices énormes d'argent de la part du pays. L'honorable député de Toronto-ouest peut fort bien venir nous dire que la terre ne valait pas une piastre ni 25 cents l'acre, mais je le défie d'établir que la compagnie dont il fait partie ait jamais vendu de terres à ce prix-là. C'est de trois à dix dollars l'acre qu'elle a vendu ses terrains. Ce chemin de fer est en fort mauvais état. Comme on l'a dit hier, les ponts ne valent plus rien. Lorsque nous venons parler à la députation des finances de ces chemins, nous sommes pris à partie par le député de Toronto-ouest, parce que nous le mentionnons au sujet de cette question. J'ignore s'il faut avoir pour lui plus d'égards que pour tout autre député ; il peut se croire plus important que tout autre et s'imaginer qu'il est indigne de lui d'avoir à répondre à ce qu'on peut dire à son sujet. On voudra bien se rappeler que, dans une certaine circonstance, il ne se serait pas occupé de cette question si le "Globe", de Toronto, n'avait publié un certain article. Si l'honorable député pense qu'il peut le prendre de si haut ou qu'il peut parcourir le pays, en se donnant des airs, sans s'occuper de ce que nous avons signalé à la Chambre, il finira par s'apercevoir qu'il s'est grandement trompé. Le peuple est désireux de savoir où sont allés cet argent et ces terrains, et s'il ne lui en est pas fourni une explication satisfaisante, le député de Toronto-ouest s'apercevra que la grande majorité des Canadiens le soupçonneront d'avoir bénéficié de ces transactions dans une large mesure. M. l'Orateur, je regrette que nous ayons ainsi occupé une grande partie du temps de la Chambre.

M. COCHRANE : Ecoutez ! écoutez !

M. DAVIS: Mon honorable ami ne paraît pas trouver cela de son goût. Nous n'avons pas fait de tirades comme le député de Toronto-ouest (M. Clarke) au sujet du Grand-Tronc-Pacifique, lorsqu'il s'est mis en frais de démontrer que le député d'Assiniboïa-ouest avait accusé son collègue, le second député de Toronto-ouest, d'avoir abusé de sa position en votant dans cette Chambre. Le premier député de Toronto-ouest a demandé si son collègue de Toronto n'avait pas autant que tout autre député le droit de voter. C'est ce que j'ignore. Cela se peut, mais tous les autres députés ne sont pas directeurs du Pacifique, et ils ne sont pas intéressés au même degré que lui. Je l'ai dit hier soir, et je le répéterai maintenant en présence de cet honorable député, tous les ans, lorsqu'il s'est agi de subventions aux chemins de fer, il s'y est opposé en disant qu'il ne fallait plus accorder un seul dollar à ce titre pour la construction d'embranchements, et il a été saisi d'une sainte horreur dès qu'il s'agissait de subventionner des chemins de fer, prétendant que l'on vidait la caisse publique. C'est ce qu'il a fait autrefois lui-même, mais aujourd'hui, il ne veut plus entendre parler de ces choses-là. Après avoir bien mangé, il trouve que les autres n'ont pas faim. J'ai eu tout ce qu'il me fallait, et je tiens à ce que vous n'ayez absolument rien, dit-il. L'an dernier, on a demandé à la Chambre de voter un crédit de $3,200 par mille pour 136 milles de chemin de fer constituant l'embranchement du Pacifique connu sous le nom d'embranchement de Kirkella. Cette subvention s'élevait à $500,000. Je n'ai pas remarqué que l'honorable député fût à son siège lorsqu'il s'est agi de délibérer cette question. Il n'a pas levé les mains vers le ciel en signe d'horreur à l'idée qu'on allait consacrer des deniers publics à subventionner des embranchements de chemins de fer. Il n'était pas là pour s'y opposer ; mais l'honorable député d'Assiniboïa-ouest y était, et il a combattu

ce projet. Je crois même qu'il a présenté une résolution demandant la radiation de ce crédit, et certes, il a dû lui faire peine de voir que l'honorable député de Toronto-ouest n'était pas là pour appuyer sa proposition. Si je ne me trompe, le gouvernement n'a pas l'habitude de subventionner un chemin de fer sans qu'on le lui ait demandé. Si l'on désire se faire accorder une subvention, il faut l'en prévenir, il faut lui démontrer qu'on a l'intention de construire un chemin de fer destiné à servir une certaine région, et que c'est pour cela qu'on demande de l'aide. Cette aide, ce sont les directeurs de la compagnie qui la demandent. L'honorable député en est un, et il passe pour un des gros bonnets de la Compagnie du Pacifique Canadien. Par conséquent, il doit avoir contribué à faire demander la subvention que la Chambre a votée l'an dernier. Il n'était pas ici pour protester contre cela. Le Pacifique a obtenu l'argent et je n'ai pas vu l'honorable député se voiler la face lorsque ces deniers furent accordés au Pacifique. S'il est bon d'accorder des subventions à cette compagnie-là, il ne saurait être déplacé d'en accorder à une autre compagnie qui entreprend la construction d'un chemin de fer dans l'intérêt public. Je ne suis pas fâché de ce qu'on ait accordé de l'aide au Pacifique. Les colons avaient besoin du chemin, le Pacifique a obtenu la subvention et construit le chemin. Jusque là tout est bien. Ce qui me déplaît, c'est de voir l'honorable député qui fait mine de monter la garde autour du trésor public, que celui-là même qui ne veut pas qu'il soit accordé de nouvelles subventions aux chemins de fer, trouve bon de s'absenter et de laisser faire lorsque l'eau s'en va à son moulin. Je le répète encore une fois, il me fait peine d'avoir occupé une aussi grande partie du temps de la Chambre ; mon excuse réside en l'importance de la question aux yeux de mes compatriotes de l'Ouest, et en l'ignorance où nous sommes en ce qui concerne l'emploi qui a été fait de cet argent dont on a besoin pour réparer le chemin. Les explications données par mon honorable ami de Toronto ne contredisent en aucune façon les assertions de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest, assertions basées sur les faits et les chiffres. L'autre représentant de Toronto-ouest (M. Clarke) s'est porté au secours de son collègue et a cherché à le tirer d'embarras en déplaçant la question pour nous parler de ces compagnies établies depuis des années et des années, mais il a soigneusement évité de nous dire ce qu'il importait de savoir, c'est-à dire ce qu'il est advenu de ces terres et de cet argent, et les profits tirés de cette affaire par son collègue de Toronto-ouest (M. Osler) et ses associés.

M. HAUGHTON LENNOX (Lincoln-sud) : M. l'Orateur, l'honorable député qui vient de nous adresser la parole (M. Davis) a exprimé par trois fois son chagrin d'avoir occupé hier une partie aussi considérable du temps de la Chambre ; m'est avis qu'il a dû aussi éprouver quelque chagrin aujourd'hui même. Je ne crois pas qu'il soit utile de revenir sur ce que l'honorable député nous a débité hier ; rien ne m'y oblige. Au surplus, il n'a fait que répéter aujourd'hui ce qu'il avait déjà dit hier ; et si ses proches peuvent trouver quelque plaisir à comparer ses discours, la vie est trop brève pour que nous nous attardions à cette besogne. La question est importante, dit l'honorable député. Mais quelle est cette question importante que certains députés de la droite prétendent avoir débattue ? Ils ont plus ou moins abordé la plupart des questions dont la Chambre a été saisie depuis le commencement de la présente session et nombre de questions dont le parlement ne s'était pas encore occupé cette année ; c'est pourquoi il est assez difficile de dire quelle est la question à laquelle ils ont voulu porter le plus d'intérêt. Le débat d'hier ayant été aussi vague que celui d'aujourd'hui, il n'est guère possible de savoir quel en était l'objet. Néanmoins, si l'on veut bien se rappeler ce qui s'est passé l'an dernier et la semaine dernière, on parviendra peut-être à deviner le but que poursuivent ces honorables députés. Il me semble que les attaques auxquelles on se livre ne visent pas uniquement l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler)—bien que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) paraisse prendre à ces attaques un plaisir tout particulier, puisque depuis quatre ou cinq ans il n'a jamais laissé passer une session sans les renouveler. Certains faits particuliers me portent à croire que si le débat actuel se répète ainsi à des époques déterminées, la faute en est non pas à l'honorable député d'Assiniboïa-ouest, ni à l'honorable député qui vient de se rasseoir, mais plutôt au ministre de l'Intérieur (M. Sifton) et au gouvernement lui-même.

L'année dernière, lorsque la question du transcontinental avait fini par mettre le gouvernement dans une impasse, on eut recours à ce procédé ; cette année, au moment où le peuple commence à s'émouvoir des erreurs commises par le gouvernement par rapport au même projet, et où le cabinet ne sait plus ce qu'il devra faire du jour au lendemain, on se raccroche encore au même expédient dans le but de détourner l'attention du public des actes du gouvernement. Aujourd'hui que le gouvernement est dans l'embarras et que sa politique aboutit à l'avortement, on voit de ses partisans soulever un débat qu'il appartient généralement à l'opposition de soulever et demander la clôture de la séance. Je crois que le public appréciera ce procédé à sa juste valeur.

M. DAVIS : Qui a proposé aujourd'hui la clôture de la séance ?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je sollicite l'attention de la Chambre. La députation tout entière conviendra, j'en suis sûr,

que le débat de cet après-midi est irrégulier.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. CASGRAIN : Qu'a fait l'Orateur ?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je n'impute pas le moindre blâme à l'Orateur. Il y a deux heures, il signalait l'irrégularité du débat, et je regrette que sa manière de voir n'ait pas été partagée par ceux qui devraient accorder leur appui à l'Orateur chaque fois qu'il désire faire respecter les règlements de la Chambre.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Mais, l'Orateur n'est pas ici en ce moment, je le remplace, et je veux savoir, puisque je déclare irrégulier le débat de cette après-midi, et que la Chambre a perdu hier sept heures de son temps en un débat semblable, si la députation va ratifier ma décision. Des députés se sont permis de lire des extraits des "Débats" d'hier, et ce fait constitue à lui seul une violation flagrante de nos règlements. Il ne saurait y avoir divergence d'opinion à ce sujet. Si je rappelle la Chambre au respect de ses règlements, c'est pour lui permettre de faire quelque travail et de le faire d'une manière digne. Les explications de nature personnelle données aujourd'hui à la Chambre sont entachées d'irrégularités. Lorsqu'un député croit avoir raison de se plaindre d'attaques susceptibles à ses yeux de nuire à sa réputation, il lui est loisible de s'expliquer au moment où l'on doit aborder l'ordre du jour, et la Chambre est toujours disposée à lui laisser la plus complète latitude sous ce rapport, mais il n'est pas permis de profiter de l'occasion pour engager une discussion générale sur la question soulevée par ce député. Lorsque, cette après-midi, mon honorable ami de Toronto-ouest s'est levé pour donner ses explications complètes et explicites, il se conformait au règlement. Après lui, ceux qui l'avaient attaqué avaient droit de faire des observations, mais le débat devait s'arrêter là ; les autres membres de la Chambre n'avaient pas droit d'y prendre part.

M. R. L. BORDEN : M. l'Orateur, j'aimerais savoir sur quelle autorité vous appuyez votre décision.

M. SPROULE : On a proposé l'ajournement.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Cela n'était pas régulier non plus. La demande d'ajournement ne doit se faire que lorsqu'il y a quelque question importante à débattre ; mais lorsqu'un député croit devoir s'expliquer au sujet d'accusations portées contre lui ou d'insinuations susceptibles de nuire à sa réputation, il est d'usage que ces explications soient données sans que l'ajournement soit demandé, et elles ne doivent jamais donner lieu à un débat général.

M. CLARKE : M. l'Orateur——

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Permettez-moi seulement de terminer.

M. CLARKE : Ne puis-je pas poser une question ?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Pas tout de suite. Voici ce qu'on lit dans May à la page 303 :

En ce qui concerne les explications de nature personnelle——

M. CASGRAIN : Il ne s'agit pas de cela.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre. L'honorable député voudrait-il me dire quel est le sujet qui nous occupe ?

M. CASGRAIN : Il s'agit de la demande d'ajournement, monsieur.

M. SPROULE : Et du droit que possède tout député de profiter de cette demande pour soulever n'importe quelle question.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : On ne demande l'ajournement que lorsqu'il y a une question importante à débattre.

M. CASGRAIN : Pas du tout.

M. CLARKE : Est-il rien de plus important que l'obligation dans laquelle se trouve l'honorable député de Toronto-ouest de réfuter l'accusation dirigée contre lui ?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : C'est possible.

M. CASGRAIN : Une demande d'ajournement est toujours régulière.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT (lisant) :

Les motions principales (substantive) portant clôture de la séance ne devraient être présentées que lorsqu'il est nécessaire de discuter des questions d'un ordre supérieur. Il arrive assez fréquemment dans la Chambre des communes du Canada qu'on les présente dans le but de soulever une question concernant quelque député en particulier ; mais même dans ce cas, cette pratique, qui ne laisse pas d'ouvrir la porte aux abus, est sujette à certaines réserves. Il n'est permis à aucun député de profiter d'une telle motion pour discuter un article de l'ordre du jour, un avis de motion inscrit au feuilleton de la Chambre ou une motion mise de côté, ou pour revenir sur un débat antérieur.

Or, le débat de cette après-midi a constamment porté sur une discussion antérieure.

M. TAYLOR. Rien n'a été lu.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Au contraire ; de plus, la droite et la gauche ont violé les règlements en commentant le débat d'hier. Ainsi, la Chambre s'est, sur ce point, écartée des règlements, et il m'incombe de l'y rappeler. Il est évident que le présent débat n'est que la répétition de celui d'hier. On a lu des fragments de discours prononcés hier, ce qui n'est certainement pas conforme aux règlements de la Chambre.

M. CLARKE : Me permettrez-vous d'appelez respectueusement votre attention sur un aspect du débat qui semble vous avoir échappé ?

Des VOIX : A l'ordre.

M. CLARKE : Il m'est assurément permis de poser une question.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Avant d'imposer ma décision, je permettrai à la Chambre de discuter ma manière de voir.

M. CASGRAIN : Quelle est votre décision ?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je ne l'ai pas encore énoncée. Je suis à démontrer que la Chambre s'est écartée de ses règlements. Voici une des décisions de Peel :

M. CASGRAIN : Cela date de trop loin.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Elle remonte à 1895 et se lit comme suit :

Le débat soulevé à propos d'explications de nature personnelle doit se limiter rigoureusement aux seuls députés qui y sont directement concernés. Il n'est pas régulier que d'autres députés y prennent part.

M. CASGRAIN : Il n'y a rien à redire jusque là.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Or, cette après-midi, l'honorable député de Toronto a pris la parole pour donner des explications de nature personnelle——

M. CLARKE : Avant que vous rendiez votre décision, permettez-moi d'appeler votre attention sur une omission qui me paraît importante.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre.

M. CLARKE : J'y suis.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT: Vous pourrez discourir lorsque j'aurai fini de parler. Je viens d'indiquer les autorités sur lesquelles je m'appuie pour établir que la Chambre s'est écartée de ses règlements. Avant de rendre ma décision j'invite la députation à discuter ces règlements.

M. CLARKE : M. l'Orateur, comme vous m'avez désigné comme étant un de ceux qui ont violé les règlements après que l'honorable député qui a proposé l'ajournement eût donné ses explications, je tiens à vous faire observer le plus respectueusement possible que lorsque mon honorable ami de Toronto-ouest eût, aujourd'hui même, réfuté les accusations contre lui dirigées hier par l'honorable député d'Assiniboïa-ouest, ce dernier a répété ses assertions d'hier sans qu'on l'ait rappelé à l'ordre. Dans ce cas, je me crois parfaitement justifiable, étant donné la proposition d'ajournement.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : J'agis en ce moment sous ma propre responsabilité. L'honorable député aurait dû être rappelé à l'ordre au moment où il refusait d'accepter les explications de l'honorable député de Toronto-ouest, et la question en serait restée là.

Sir WILFRID LAURIER : Maintenant que le débat est engagé sur un sujet aussi délicat, il serait vraiment malheureux qu'un membre quelconque de cette Chambre fût privé du droit qu'il croit avoir d'exprimer son opinion. Pour ma part j'estime que ce débat irrégulier s'est prolongé si longtemps que l'on répondrait au vœu unanime de la Chambre en permettant qu'il se continue et se termine le plus tôt possible.

M. BORDEN : De mon côté je ne comprends pas du tout la manière dont l'Orateur-suppléant interprète l'ordre de la Chambre. M. l'Orateur au fauteuil a signalé à mon attention, les décisions de l'orateur Peel, je les ai toutes parcourues sans en trouver une seule qui se rapportât à une demande d'ajournement. Une motion portant ajournement est toujours régulière, et il est toujours loisible de débattre la question soulevée à propos de cette motion. Il n'y avait pas du tout lieu d'invoquer les décisions de l'orateur Pell dans le cas présent. La question soulevée cette après-midi se rattache à une motion portant ajournement, et il n'y a pas lieu d'entraver le débat tant qu'il ne s'écarte pas de la question soulevée par le motionnaire.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Dois-je comprendre, dans ce cas, que, dans l'opinion de la Chambre, tout député faisant une demande d'ajournement est libre de répéter et ressasser à loisir tout ce qui s'est dit au cours d'un débat antérieur ?

M. BORDEN : Non.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Dans ce cas le présent débat est absolument irrégulier.

M. SPROULE : M. l'Orateur me paraît confondre quelque peu la question de l'ajournement avec celle des explications de nature personnelle. Tout député a des occasions variées de saisir la Chambre d'une question quelconque; cela peut toujours se faire chaque fois qu'il est proposé que la Chambre se forme en comité des subsides, ou qu'il est fait une demande d'ajournement au moment où l'on doit aborder l'ordre du jour. L'honorable député d'Assiniboïa-ouest avait profité d'une motion d'ajournement pour attirer l'attention sur la situation des colons, et un débat s'en est suivi sur cette question. Il me semble que l'on devrait user du même procédé à l'égard d'un autre député qui recourt aujourd'hui au même moyen pour saisir la Chambre d'une question qui lui paraît être d'une importance vitale. Si l'honorable député avait soulevé la question d'explications de nature personnelle, il aurait dû être seul avec le représentant d'Assiniboïa-ouest à prendre part au débat mais il l'a soulevée en se prévalant d'une motion portant ajournement.

M. JABEL ROBINSON : M. l'Orateur, je ne crois pas que vous puissiez me reprocher d'avoir violé les règlements. Depuis deux jours je me tiens constamment à mon siège, prêtant l'oreille à ce débat qui me cause plus de peine que de plaisir. Vous, M. l'Orateur, vous vous êtes absenté, sans quoi vous auriez moins tardé à rappeler la Chambre au respect de ses règlements. J'approuve ce que vous avez dit; vous avez traduit mes propres sentiments. La gauche et la droite semblent s'être entendues pour tuer le temps, ce à quoi elles ont parfaitement réussi. Il est temps, je crois, qu'on cesse de s'occuper de ce que d'autres ont pu faire et qu'on s'occupe enfin des affaires du pays. Il incombe au gouvernement et à l'Orateur, de voir à ce que la Chambre ne soit jamais distraite de la besogne qu'elle a à expédier. Les instants sont précieux, il ne faut pas l'oublier. La semaine dernière, j'avais l'occasion d'aller dans la partie sud-ouest de la province d'Ontario; je dois dire que la population de cette région espère que le gouvernement actuel verra à ce que les dépenses soient aussi restreintes que possibles.

Une VOIX : Elle se trompe d'adresse.

M. ROBINSON : C'est sur nous qu'elle devrait jeter les yeux. Cette année, il ne se récoltera pas assez de blé là-bas pour nourrir la population. Ses dépenses seront peut-être aussi considérables que les autres années, mais elle aura moins d'argent pour les solder; c'est pourquoi elle compte que le gouvernement lui viendra en aide en maintenant les dépenses publiques au plus bas chiffre possible. Lorsque, l'an dernier, on s'amusait à faire des discours à la brasse, je fis observer que d'après mes calculs tout ce galimatias coûtait au pays $28 la minute. Il est temps que le gouvernement mette ordre à cela.

M. LENNOX : M. l'Orateur, je vais maintenant terminer mes observations.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Non, ne vous en donnez pas la peine.

M. LENNOX : Dans ce cas, je parlerai sur la question de règlement.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Peu importe que l'honorable député se conforme aux règlements ou non, du moment que je prends la parole, il est tenu de garder le silence. Mon attitude actuelle, je l'ai prise sans hâte et après mûre réflexion. Je connais assez les règlements et comprends suffisamment ma langue pour savoir que le débat de cette après-midi est tout à fait irrégulier, la motion d'ajournement fût-elle régulière ou non. En admettant que cette motion fût régulière, c'était violer les règlements que d'en profiter pour revenir sur un débat antérieur ; or, le débat d'aujourd'hui n'a pas cessé de porter sur celui d'hier. Je décide donc que le présent débat est irrégulier. Si la Chambre juge à propos de ne pas partager mon avis, force me sera de me soumettre à sa volonté. Ma décision étant rendue, toute discussion sur ce point doit cesser.

M. LENNOX : Vous avez dit, M. l'Orateur, que vous me permettriez de profiter d'un rappel au règlement pour m'expliquer, et je me prévaux de cette autorisation. J'ai dû reprendre mon siège lorsque vous êtes intervenu en premier lieu. Depuis, d'autres députés ont pris la parole. Que vous me permettiez ou ne me permettiez pas de poursuivre mes observations, j'ai le droit de m'adresser à vous, M. l'Orateur. J'affirme que je n'ai violé aucun des règlements que vous avez mentionnés. Je ne suis pas revenu sur le débat d'hier, je n'ai rien cité des discours prononcés hier ; je me suis contenté de répondre à certains membres de la droite. Cela étant, si quelque député s'est écarté du règlement, ce n'est certainement pas moi.

Permettez-moi, M. l'Orateur, d'appeler votre attention sur un autre point. Bien que, lorsqu'il s'agit d'explications de nature personnelle à donner, les députés directement intéressés aient seuls le droit de prendre la parole, je ne crois pas néanmoins que cette restriction ait sa raison d'être lorsque, comme dans le cas présent, la Chambre est saisie d'une demande d'ajournement. Tout ce que j'entends faire, c'est de continuer le débat d'après les lignes tracées par les députés qui y sont directement concernés. Je ne me propose pas de suivre l'exemple de certains députés de la droite ; je ne veux aucunement aborder des questions qui n'ont aucun rapport avec celle dont nous avons à nous occuper en ce moment. Aux députés de la droite qui se sont plu à signaler l'existence dans l'Ouest d'un état de choses imaginaire, je répondrai que rien ne saurait être plus préjudiciable aux intérêts du Canada que de faire voir le Nord-Ouest sous un jour aussi faux, que de prétendre que cette partie-là du pays est, en somme, peu digne d'attirer les colons. Tel est cependant l'expédient auquel les députés de la droite ne se font guère scrupule de recourir assez souvent. C'est ainsi qu'ils se comportaient avant leur arrivée au pouvoir, et, aujourd'hui qu'ils sentent le pouvoir leur glisser des mains, que l'heure sonnera bientôt où force leur sera de céder à de plus dignes qu'eux, ils recommencent à décrier le pays afin de rendre la tâche aussi difficile que possible à ceux qui seront appelés à leur succéder.

Nous ne pouvons pas dénoncer trop énergiquement des manœuvres de ce genre, et je crois que le pays se rendra compte que si on a recours à ces manœuvres c'est bien parce que ces messieurs voient ce projet avec défaveur et qu'ils ne savent plus de quel côté se tourner. C'est bien aussi parce qu'ils se rendent compte que le règne du parti libéral ne peut pas toujours durer, et qu'ils désirent retarder le plus possible l'arrivée de la pros-

périté que nous nous attendons de voir fleurir sous le nouveau régime.

M. OLIVER : Je crois que ces messieurs sont d'autant mal fondés à nous accuser de diffamer l'Ouest et de causer du tort au pays qu'ils ont remué ciel et terre l'année dernière pour démontrer que ce pays n'était pas en état de faire les frais d'un autre chemin de fer transcontinental. En vérité, cela nous surprend de la part de gens qui font tout ce qu'ils peuvent pour nous convaincre que ce chemin de fer n'est pas une nécessité et doit fatalement tourner au fiasco.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. OLIVER : Ces honorables messieurs de la gauche sont plus forts en voix qu'en arguments. Je crois avoir déjà entendu l'un de ces messieurs déclarer que l'opposition des conservateurs au transcontinental était une affaire de conscience. Comment se fait-il donc que ces honorables messieurs, à conscience si scrupuleuse, n'aient pas hésité à justifier en toute occasion une entreprise de chemin de fer qui, comme on l'a souvent démontrée, a fait perdre au pays quelque chose comme 16 millions de dollars, montant de la subvention accordée à une compagnie pour l'établissement dans la prairie d'une voie ferrée, de deuxième ou troisième ordre, mesurant 555 milles de longueur. C'est $16,000,000 de plus que ces travaux avaient effectivement coûté.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre ! Je suis bien décidé à provoquer l'avis de la Chambre sur ce point. Si l'honorable député veut entreprendre de discuter une question qui s'est déjà présentée hier, je déclare qu'il sort de la question.

M. OLIVER : Il s'agissait bien de savoir ce que l'honorable député de Toronto-ouest pouvait bien avoir eu à faire avec toutes ces transactions. Je n'ai aucunement l'intention de revenir là-dessus.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je prie l'honorable député de se rappeler qu'on s'est déjà occupé non seulement des relations que l'honorable député de Toronto-ouest a pu avoir avec ce chemin de fer, mais de toute autre question imaginable pouvant se rattacher à ces relations. Je ne crois pas qu'on puisse rien nous apprendre de nouveau à ce sujet aujourd'hui, et je dois, en conséquence, je le répète, déclarer que l'honorable député sort de la question. Si la Chambre n'est pas de mon avis, je demande le vote afin d'être fixé là-dessus.

M. OLIVER : L'Orateur peut protéger ces messieurs de la gauche contre mes arguments bien plus efficacement qu'ils ne pourraient faire eux-mêmes.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : La question est sur la motion d'ajournement.

M. LENNOX.

M. INGRAM : Je désirerais, avant cela, présenter quelques explications.

M. OLIVER : L'honorable député est-il bien dans la question ? Je puis en finir avec ce que j'ai à dire avant six heures. Je désire——

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : J'ignore si mon honorable ami (M. Oliver) était levé quand je me suis prononcé sur cette motion. Je m'en rapporterai à lui-même. Dans tous les cas, pas un député de la gauche ne s'est alors levé, et j'ai déclaré la motion rejetée.

M. OLIVER : Je désirerais beaucoup dire quelques mots au sujet de cette motion.

M. INGRAM : Je viens vous demander, M. l'Orateur, de nous dire qui a en ce moment la parole.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Quand on rappelle à l'ordre des membres de cette Chambre, ces membres doivent immédiatement prendre leurs sièges.

M. OLIVER : Parfaitement.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député (M. Oliver) ayant repris son siège, a maintenant le droit de se lever et de fournir les explications qu'il désire.

M. OLIVER : Je n'ai pas d'explication à présenter.

Quelques VOIX : A l'ordre.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : La motion a été présentée et rejetée.

Quelques VOIX : Non pas ! Oui, oui.

M. INGRAM : Je vous demande le nouveau. M. l'Orateur, de nous dire qui a la parole.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : La motion a été présentée et rejetée, et par conséquent personne n'a en ce moment la parole.

M. R. L BORDEN : J'ai compris, M. l'Orateur, quand vous vous êtes levé—et je crois qu'il y aurait ici plus de décorum, si l'Orateur était plus souvent à son fauteuil qu'il ne l'a été cette après-midi—et plusieurs de ceux qui m'entourent ont aussi compris que vous alliez présenter une motion au sujet de votre décision. Mais quelques mots, que je n'ai pas saisis, ont alors été échangés entre vous et le très honorable leader du gouvernement, et vous avez, immédiatement après, présenté l'autre motion. Vous aviez déclaré que toute cette discussion était contraire au règlement—je serais bien en peine de dire en quoi—et vous aviez dit que vous vouliez présenter une motion à la Chambre au sujet de la décision de l'Orateur. Je n'ai pas compris comment cela pouvait se

faire, et j'ignorais quelle motion vous vouliez présenter. Mais, je le répète, quelques mots que je n'ai pas saisis ont alors été échangés entre vous et le très honorable leader de la Chambre et immédiatement après vous avez déclaré que la motion d'ajournement avait été présentée et rejetée. Mais nous n'avons pas compris ici, à la gauche de cette Chambre, que c'était là la motion qui devait être présentée.

Mon honorable ami d'Alberta (M. Oliver) essayait de défendre ses droits, et l'honorable député d'Elgin-est s'est levé, et vous vous êtes levé vous-même. Personne ne pourrait dire exactement ce qui s'est passé. Cela étant, je ne crois pas que la motion d'ajournement devrait être déclarée rejetée.

Sir WILFRID LAURIER : Les quelques mots que je vous ai dits, M. l'Orateur, ont été dits parce que vous n'étiez pas au fauteuil quand la motion a été présentée. Je vous ai tout simplement fait remarquer que la seule motion était alors une motion d'ajournement.

M. R. L. BORDEN : Il n'en est pas moins certain, M. l'Orateur, que vous avez laissé la gauche de cette Chambre sous l'impression que vous aviez tout d'abord une autre motion à présenter.

Sir WILFRID LAURIER : Comme vous n'étiez pas au fauteuil au moment où la motion a été présentée, c'est précisément pourquoi je vous ai fait remarquer que la seule motion était alors une motion d'ajournement.

M. R. L. BORDEN : Eh bien, quelle motion le très honorable premier ministre croyait-il que l'Orateur allait présenter à la Chambre ?

L'honorable M. FIELDING : L'Orateur était sur le point de s'adresser à la Chambre pour savoir si sa décision allait être maintenue. J'ai moi-même dit alors que cela ne pouvait être mis en doute, et que la seule motion restait une motion d'ajournement.

M. R. L. BORDEN : Alors, vu que l'Orateur s'est levé pour présenter une motion et qu'il a été décidé d'en présenter une autre, sans reprendre son siège et sans nous dire qu'il avait changé d'avis, mon honorable ami (M. Fielding) admettra avec moi, je crois, que nous ne pouvions guère nous attendre que la motion d'ajournement serait présentée.

L'honorable M. FIELDING : Il a mentionné le nom de M. Clarke.

M. R. L. BORDEN : Cela est possible, mais il y avait alors beaucoup de confusion. Selon toute apparence, l'Orateur a changé d'idée à la suite de quelques mots de mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier), que je n'ai pas saisis. Mon très honorable ami avait certainement raison de vous parler comme il l'a fait, M. l'Orateur, et je suis parfaitement d'accord avec lui. Ce à quoi je trouve à redire, c'est que la motion qui devait être présentée ait été changée, M. l'Orateur, sans que vous ayez repris votre siège.

L'honorable M. FIELDING : Il n'y a pas eu d'autre motion. C'est l'Orateur lui-même qui voulait mettre sa décision aux voix. Mais il n'y a pas eu de motion.

M. R. L. BORDEN : Je sais parfaitement qu'il n'y avait pas d'autre motion, et qu'aucune motion ne pouvait être présentée régulièrement. Mais M. l'Orateur a dit que——

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Il semble y avoir ici un malentendu. J'ai pourtant présenté la motion assez clairement. J'ai dit : "M. Osler, secondé par M. Clarke, propose l'ajournement de la Chambre." Mais, s'il y a eu un malentendu, je veux m'efforcer de le faire disparaître. Si la motion, bien que régulièrement présentée, n'a pas été comprise, je n'aimerais pas à imposer en quoi que ce soit mon opinion. J'ai imposé silence à l'honorable député (M. Oliver), afin qu'on sût à quoi s'en tenir sur la question.

M. INGRAM : Alors que je m'adressais à l'Orateur——

M. OLIVER : Je viens solliciter le privilège de——

Quelques VOIX : A l'ordre.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT. Si la discussion doit se continuer, l'honorable député d'Alberta a la parole, pourvu qu'il reste dans la question.

A six heures, la séance est levée.

Reprise de la Séance.

La Chambre rentre en séance à 8 heures.

M. OLIVER : M. l'Orateur, à six heures, j'en étais à vous faire quelques remarques au sujet des scrupules de conscience de ces honorables messieurs de la gauche, qui ne peuvent pas se résoudre à appuyer le projet de chemin de fer transcontinental du gouvernement, qui va donner au Canada une route de 3,600 milles de longueur et qui va ouvrir et développer d'immenses régions jusqu'ici inconnues. Leurs scrupules de conscience, au sujet de ce projet de chemin de fer, les portent à envisager des éventualités dont personne, avant eux, ne s'était encore soucié. Il serait intéressant, ici, de mettre ces scrupules de conscience en regard de ceux qui leur ont permis d'appuyer une ou deux petites transactions de chemins de fer dans le Nord-Ouest, qui sont venues à notre connaissance, et qu'il peut valoir la peine de rappeler. Ces messieurs sont d'avis que le Dominion du Canada est en train de gaspiller son argent parce qu'il projette de sub-

ventionner un chemin de fer de 3,000 milles de longueur jusqu'à concurrence d'entre 12 à 20 millions de dollars, et ils se mettent aussi martel en tête au sujet de ce qu'il adviendra des $25,000,000 d'actions ordinaires que la compagnie pourra émettre et qui pourront peut-être n'être d'aucun profit pour le pays. Tous ces scrupules feraient fort bien chez d'autres, mais ils ne sont guère à leur place chez des gens qui ont déjà prêté la main à une transaction n'ayant coûté à ses promoteurs que $6,600,000, alors que le pays a déboursé $22,600,000. Je prends ces chiffres dans le rapport du département des Chemins de fer et Canaux. Le chemin de fer Calgary-Edmonton, et le chemin de fer Qu'Appelle-Lac Long-Saskatchewan ont coûté $6,600,000, et je vois que le pays a payé, de son côté, ce qui suit, pour ces deux chemins de fer : Au chemin de fer Calgary-Edmonton, 1,920,000 acres de terre, et 1,600,000 acres de terre à la ligne de Prince-Albert. Ces terres sont évaluées à $3 l'acre, et personne n'en peut acheter une acre à ce prix, de sorte que nous avons ici, d'un côté, une subvention de $5,760,000, et de l'autre côté une subvention de $4,800,000. Ces chemins de fer ont aussi reçu une subvention en argent de $80,000 par année pendant 20 ans, ce qui représente un capital de $1,000,000 pour chaque chemin de fer. Les actions émises pour le chemin de fer Calgary-Edmonton, et qui ont été payées par le Pacifique Canadien, se sont élevées à un demi-million de dollars. Les obligations du chemin de fer Calgary-Edmonton se sont élevées à $5,474,000, et celles du Qu'Appelle-Lac Long-Saskatchewan à $3,800,000. Le chemin de fer Calgary-Edmonton coûte donc au pays, en terres, argent et obligations, $12,734,000, et les possesseurs de ce chemin affirment qu'il ne leur a coûté que $3,600,000. Ce sont nos propres gens du Canada qui achètent ces terres, et, d'après le renseignements que j'ai pu avoir, on ne peut pas les acheter à moins de payer $4 l'acre. Ce sont nos gens qui paient l'intérêt sur le capital et sur ces obligations, par le trafic qu'ils apportent au chemin, de sorte que, à tout prendre, l'intérêt sur le coût total sort des goussets du public, et ce coût total pour le Calgary-Edmonton représente, je le répète, $12,734,000. Pour ce qui est du Qu'Appelle-Lac Long-Saskatchewan, le coût total en a été de $9,600,000, soit pour les deux chemins $22,334,000, pour 550 milles de chemin de fer qui n'ont coûté à ses possesseurs que $6,600,000.

Ces 550 milles de chemin de fer de prairie ont été si mal construits, qu'une partie de la ligne est hors de service depuis un mois, ce qui me porte à croire qu'on n'y a même jamais dépensé $12,000 par mille. La différence entre ce que le public a donné et ce que le public a obtenu pour ces deux chemins de fer est donc qu'il y a entre $22,600,000 et $6,600,000, soit $16,000,000 pour lesquels le pays n'a pas reçu le moindre équivalent. Et cependant ceux qui ont mené ce projet à bonne fin, qui l'ont soutenu envers et contre tout, et qui aujourd'hui lancent des accusations contre la droite de cette Chambre parce que que nous avons osé exhumer tout cela ; ceux-là mêmes qui ont fait perdre au pays $16,000,000 pour ces 550 milles de chemin de fer de prairie, ne peuvent plus retenir leur indignation et lèvent les mains d'horreur en prenant le ciel à témoin parce que le gouvernement entreprend de construire un chemin de fer de 3,600 milles de longueur, partie à travers les montagnes et partie à travers une région inconnue, pour quelque chose comme $15,000,000. Nous les voyons aujourd'hui en quelque sorte agoniser, parce qu'il doit y avoir une émission de $25,000,000 d'actions ordinaires du Grand-Tronc-Pacifique, laquelle compagnie est tenue de construire un chemin de fer de 1,800 milles de longueur à travers les prairies et les montagnes jusqu'à la côte de l'océan Pacifique, et est en outre tenue de fournir le matériel roulant et de se procurer toutes les ressources financières pour l'exploitation d'un chemin de fer de 3,600 milles de longueur. Ces gens-là s'imaginent évidemment que cette compagnie n'aura qu'à tendre la main pour y recevoir des alouettes toutes rôties. Ils ne se tiennent pas d'horreur à la pensée qu'en outre de l'avantage de pouvoir émettre $20,000,000 d'actions privilégiées, pour lesquelles la compagnie est tenue de fournir $20,000,000 de matériel roulant, cette compagnie jouira de cet autre privilège de pouvoir émettre $25,000,000 d'actions ordinaires, qui doivent servir à pourvoir aux opérations financières, à toutes les augmentations de la mise en service du chemin, et à toutes les améliorations de la division de l'Ouest.

M. SPROULE : M. l'Orateur, j'en appelle à votre décision pour une question de règlement. Il s'agirait de savoir si l'honorable député (M. Osler) peut prendre avantage d'une motion d'ajournement pour anticiper sur l'ordre du jour, c'est-à-dire la discussion du projet de chemin de fer transcontinental.

M. OLIVER : Je puis dire, en réponse, que je ne fais ici que suivre l'exemple de l'honorable député qui m'a précédé.

M. SPROULE : J'ignorais qu'on eût déjà discuté ce sujet. Je demande votre décision, M. l'Orateur.

M. l'ORATEUR : La question de règlement soulevée par l'honorable député (M. Sproule) me paraît parfaitement avenue, et je dois prier l'honorable député (M. Oliver) de borner ses remarques au sujet actuellement en discussion, et de ne pas anticiper sur l'article suivant de l'ordre du jour se rapportant au chemin de fer national transcontinental.

M. OLIVER : Je ne discutais pas la question du chemin de fer transcontinental. J'en étais à parler des scrupules de conscience de ces honorables messieurs de la gauche, qui ne peuvent se résoudre à accepter ce projet

d'émission d'obligations, et qui cependant vont non seulement jusqu'à tenter de défendre et de justifier cette dépense de $16,000,000 dont je viens de parler, mais même jusqu'à insulter grossièrement tous ceux qui parmi nous s'efforcent de défendre les intérêts du pays en trouvant à redire à cette transaction pour le moins étrange. Je tiens tout simplement à faire ressortir que ces mêmes honorables messieurs qui sont tellement saisis d'horreur à la pensée qu'on émettra, pour cette entreprise, $25,000,000 d'actions ordinaires——

M. SPROULE : A l'ordre !

M. OLIVER :—et quand personne ne pourrait prétendre——

M. SPROULE : A l'ordre !

M. OLIVER :—que cela puisse être suffisant pour mener cette entreprise à bonne fin, n'ont pas eu le moindre sursaut d'indignation quand ils ont vu ces $16,000,000 dont j'ai parlé engouffrés on ne sait où, et sans que nous ayons rien obtenu en retour, se rendant ainsi complice d'une affaire qui a donné à ce pays 550 milles de chemin de fer au coût de $22,000,000. En supposant que chaque dollar de ces $25,000,000 d'actions ordinaires du Grand-Tronc-Pacifique eût été voté——

M. SPROULE : A l'ordre.

M. OLIVER : Le pays ne se trouverait pas plus pauvre et nous n'aurions rien fait de plus répréhensible qu'avec cette transaction, au sujet de ces 550 milles de chemin de fer dans la prairie, transaction que tous ces messieurs de la gauche sont non seulement prêts à défendre envers et contre tous, mais dont ils prennent prétexte pour injurier tous ceux qui trouvent à redire à cette affaire.

M. INGRAM : M. l'Orateur, après avoir cédé le pas à mon honorable ami d'Alberta, afin qu'il eût l'occasion de venir appuyer l'honorable député de la Saskatchewan et l'honorable député d'Assiniboïa-est, nous voyons qu'il en a profité pour défendre à son tour le projet de chemin de fer transcontinental du gouvernement. Je ne tiens ici qu'à faire remarquer que l'honorable député d'Alberta, alors que ce même projet avait été soumis au comité de la Chambre, avait dénoncé toute l'affaire comme indéfendable, parce qu'on ne projetait que de se rendre à Moncton au lieu de pousser jusqu'à l'océan. L'honorable député nous a paru être très inquiet au sujet de l'état de nos consciences. Mais l'honorable député voudra-t-il nous dire s'il est lui-même sans reproche au sujet de ce transcontinental. Il est évident que si ces honorables messieurs de la droite, qui sont cause de l'état de choses assez grave existant actuellement dans le Nord-Ouest, et qui ont témoigné le désir de venir en aide aux colons en leur fournissant des graines de semence, des instruments agricoles et des provisions, il est évident, dis-je, que si ces messieurs avaient réellement voulu secourir ces colons, ils auraient strictement borné leurs remarques à la question. Mais, M. l'Orateur, ce n'est pas la première fois qu'ils saisissent ainsi l'occasion d'évènements quelconques, si malheureux que soient ces évènements, pour se livrer à des attaques personnelles contre l'honorable député de Toronto-ouest. Je répète que si ces messieurs avaient eu réellement le désir de venir au secours des colons du Nord-Ouest, et de se concerter avec la gauche de cette Chambre sur les meilleurs moyens à prendre pour organiser ces secours, ils auraient rendu un grand service aux populations qui viennent d'être éprouvées. Mais ce qui les intéressait ici davantage, c'était de pouvoir avant tout favoriser les intérêts de leur propre parti politique. Ces honorables messieurs sont vite à court d'arguments, pour peu qu'on les accule en quelque coin. Ils ont cité à faux des choses que nous aurions dites, afin de pouvoir mieux étayer leurs arguments. C'est ainsi, par exemple, que l'honorable député de la Saskatchewan a déjà donné de moi de fausses citations, et il a basé ses arguments là-dessus. Cette fois-là, j'ai envoyé chercher les " Débats " afin de voir de quelle façon l'honorable député avait dénaturé des remarques que j'ai faites l'année dernière, et voici ce que j'ai trouvé :

L'honorable député d'Elgin-est a dit, l'année dernière, en parlant de l'honorable député de Toronto-ouest : " L'honorable député de Toronto-ouest a affirmé, sur son honneur, qu'il n'était ni organisateur, ni concessionnaire.

Je n'ai pas prononcé ces paroles, et par conséquent la citation que nous en donne l'honorable député de la Saskatchewan n'est pas exacte. Il s'ensuit aussi que ces arguments basés sur cette citation reposent sur de fausses prémisses. Je laisse à l'honorable député le soin de décider s'il a agi ou non ici délibérément. Cependant, je dois me hâter de reconnaître que, par contre, l'honorable député d'Assiniboïa-ouest, a cité exactement mes paroles. Voici ce que j'ai dit l'année dernière :

L'honorable député de Toronto-ouest nous a donné aujourd'hui sa parole d'honneur qu'il n'était pas, en cette affaire, l'un des promoteurs, mais tout simplement un agent.

Je n'ai jamais employé le mot " concessionnaire," mais le mot " agent ". Voilà ce que j'ai dit. L'honorable député de Toronto-ouest nous a déclaré qu'en tant que son intérêt personnel était concerné il n'avait rempli ici que le rôle d'agent financier, et qu'il avait négocié des obligations pour lesquelles il n'avait pas reçu la moitié de ce qu'il aurait reçu s'il avait placé des obligations pour la ville de Toronto. Ces honorables messieurs ont déclaré à plusieurs reprises que l'honorable député de Toronto-ouest était l'un des organisateurs de cette compagnie, et ils nous citent comme preuve le chapitre 84, 53 Vict. contenant la

charte de la compagnie et où se trouve le nom de l'honorable député. On a fait remarquer aujourd'hui qu'en trois ou quatre occasions précédentes des compagnies avaient été organisées, et que par suite de la déconfiture de ces compagnies, les membres de cette compagnie, qui a été établie en 1890, avaient été forcés d'avoir recours à l'honorable député de Toronto-ouest, dont les aptitudes financières sont bien connues, pour les aider à mettre cette affaire sur pied, et que c'est là la raison pour laquelle son nom apparaît dans le statut.

N'est-il pas évident qu'un financier éminent, comme l'est l'honorable député de Toronto-ouest, ne pouvait faire ici que ce que tout autre homme en sa position aurait fait dans les mêmes circonstances. Et aujourd'hui, il nous affirme qu'il n'a pas reçu pour ses services la moitié de ce qu'il aurait reçu si les mêmes services eussent été rendus à une autre institution. J'aimerais bien à savoir pour quelle raison on ne s'en prend pas aussi à M. James Ross, à M. Mackenzie, à M. Nicol Kingsmill, à M. Herbert S. Holt et à M. Donald D. Mann. Pourquoi s'en prend-on spécialement à l'honorable député de Toronto-ouest ? Je ne dis pas qu'il soit plus respectable que les autres, mais c'est un homme possédant certainement au même titre que les autres le même caractère inattaquable. Pourquoi en fait-on le point de mire de toutes ces attaques ? Ne serait-ce pas parce qu'il a eu le courage de venir dire en cette Chambre ce qu'il pensait de ce projet de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique ? Je dois dire que le leader de cette Chambre n'a pas témoigné d'un bien vif désir d'activer la besogne du parlement, quand il permet à ses partisans d'agir comme ils l'ont fait. Pendant toute la discussion de ce projet de chemin de fer, les partisans du gouvernement ont observé pour la plupart le silence au sujet de cette mesure, mais il suffit qu'il s'élève quelque incident de la nature de celui d'aujourd'hui pour qu'ils retrouvent subitement un peu de courage pour attaquer ceux qui ne pensent pas comme eux. La gauche de cette Chambre est prête à faire tout ce qu'elle pourra pour venir au secours des colons du Nord-Ouest. Mais était-il nécessaire au député d'Assiniboïa-ouest de nous gratifier à ce sujet d'un discours de sept heures ? L'honorable député d'Elgin-ouest nous a dit qu'il en coûte au pays $28 par minute pour l'expédition du travail de la Chambre, et il n'y aurait ici qu'à faire le calcul de ce que ce discours a coûté à l'Etat, pour nous convaincre que cet argent aurait eu un meilleur emploi, si on l'avait fait parvenir à ces pauvres colons du Nord-Ouest. Cela aurait certainement mieux valu que d'avoir vu ici cet argent si précieux gaspillé en discussions oiseuses et inutiles.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Nous assistons à un spectacle vraiment extraordinaire. L'opposition a certainement le droit d'attirer l'attention du parlement sur des questions importantes en présentant une motion substantive d'ajournement ; et habituellement les partisans du gouvernement ne présentent pas de ces sortes de motions, pour la bonne raison que, quand ils ont des griefs à exposer, ils peuvent arriver bien mieux à leurs fins en allant voir privément les membres du gouvernement et en attirant leur attention sur les besoins de leurs électeurs. Mais, depuis quelques semaines, nous avons vu des membres de la droite proposer l'ajournement de la Chambre, et par conséquent, faire perdre du temps au parlement, à propos de questions qu'ils auraient pu eux-mêmes régler en un quart-d'heure avec le gouvernement. Il y a quelques jours, un honorable député (M. Morrison) a soulevé la question des droits sur le bois, et après qu'une journée entière eût été perdue, le ministre des Finances a déclaré qu'aucuns renseignements ne pouvaient être donnés là-dessus tant que le discours du budget n'aurait pas été prononcé, et que si ces renseignements n'étaient pas satisfaisants, on pourrait alors saisir la Chambre elle-même de la question. Cet honorable député s'est donc rendu ici évidemment coupable d'un pur gaspillage de temps, sans que le ministre des Finances ait jugé à propos de lui infliger autre chose qu'une réprimande absolument insignifiante. Nos sommes arrivés peu à peu à conclure que les partisans du gouvernement se sont mis délibérément en tête de faire perdre du temps au parlement. Ainsi, hier, la plus grande partie de la journée a été absorbée par un débat qui n'avait été évidemment soulevée qu'afin de gaspiller du temps.

Un pont de chemin de fer, au Nord-Ouest, a été emporté par les eaux, ce qui a déterminé une regrettable interruption du trafic. Le député dont la circonscription était intéressée, au lieu d'aller trouver le ministre de l'Intérieur ou le gouvernement, et de leur demander d'appliquer un remède, fit un discours de quelques heures dont l'effet ne pouvait être que de faire savoir de par le monde qu'un désastre était survenu dans l'Ouest et que cette région ne pourrait convenir aux colons désireux d'émigrer des Etats-Unis. Et, M. l'Orateur, tandis que les remarques de l'honorable député (M. Scott) relatives à ce déplorable évènement couvrent moins d'une page des débats, il a fallu vingt-quatre pages du même volume pour contenir toutes les injures qu'il a adressées à l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler). Il est bien évident que l'honorable député (M. Scott) ne cherchait pas tant à alléger les ennuis des malheureux colons de sa circonscription qu'à se donner un semblant de prétexte pour injurier un membre de la députation qui, dans l'exercice de son droit indéniable, avait condamné la politique du ministère sur un point important. Nous nous plaignons que le temps de la Chambre soit gaspillé de cette manière. Nous nous plaignons de ce qu'on ne traite pas la dé-

putation convenablement, et de ce que le ministère et le très honorable premier ministre ne dirigent pas les délibérations de la Chambre avec cette dignité sur laquelle nous avons droit de compter. L'honorable député d'Assiniboia-ouest savait que son discours ferait du tort à l'immigration; il savait que la réputation de son pays en souffrirait; pour me servir d'une expression familière, il savait que sa conduite rappelait celle de l'oiseau qui salit son nid; mais il était prêt à accepter tout cela afin de se donner l'occasion d'attaquer un honorable député de la gauche.

M. CLARKE : Et qui était absent à ce moment-là.

M. SPROULE : Oui, et qui était absent à ce moment-là. L'honorable député d'Assiniboïa-ouest était prêt virtuellement à diffamer son propre pays, à gêner le mouvement d'émigration à destination de l'ouest, et à fournir des arguments à ceux qui voulaient enrayer ce courant de colonisation vers le Canada.

M. SCOTT : J'invoque le règlement; l'honorable député n'a pas le droit de m'accuser de diffamer le pays. Je ne l'ai nullement fait.

M. SPROULE : J'ai dit que l'honorable député aurait pu obtenir ce résultat sans——

M. SCOTT : Je demande votre décision, M. l'Orateur.

M. l'ORATEUR : Quelle est la question que vous soulevez; le bruit m'a empêché de vous entendre.

M. SCOTT : L'honorable député a-t-il le droit de m'accuser de vouloir diffamer le pays ?

M. l'ORATEUR : Je ne vois pas que le règlement puisse être invoqué dans ce cas.

M. SPROULE : Ma prétention est celle-ci: si l'honorable député n'avait pas voulu que la condition malheureuse des colons venus récemment dans notre pays fût portée à la connaissance de l'étranger, il se serait contenté, pour obtenir les réformes qu'il désirait, d'avoir une entrevue particulière avec les ministres; il n'aurait pas transporté l'affaire dans cette salle; il ne l'aurait pas fait connaître de l'univers entier, et surtout des Américains désireux de retenir leur population chez eux et de l'empêcher de se porter vers notre pays. Ceux-ci ne manqueront pas d'en répandre la nouvelle. Ils citeront les paroles de l'honorable député pour montrer à leurs gens que notre pays n'est pas l'Eldorado qu'on se figure. Or, l'honorable député aurait pu se dispenser de leur fournir cet argument en allant tranquillement trouver le premier ministre ou le ministre de l'Intérieur et en les mettant au courant des faits qu'il a appris à la Chambre, avec prière de soulager la condition des malheureux colons auxquels il s'intéresse.

M. SCOTT : L'honorable député croit-il sincèrement que, pour empêcher les Américains éveillés de ce malheureux district de répandre ces nouvelles dans les Etats de l'Ouest, il aurait suffi que je m'abstinsse de parler en Chambre de ces déplorables évènements ?

M. SPROULE : Je ne puis entendre ce que dit l'honorable député.

M. SCOTT : Je vais m'efforcer d'énoncer mon idée sous une forme différente. A mon avis il est inévitable que ces renseignements se répandent dans les Etats de l'Ouest; il me semble sage de saisir le gouvernement et le parlement de la question de telle manière que des mesures immédiates soient prises pour changer le malheureux état de choses existant.

M. SPROULE : Je ne puis comprendre ce que dit l'honorable député ; mais ma prétention c'est qu'il aurait atteint le but qu'il poursuivait en allant trouver les ministres en particulier et en leur demandant de faire quelque chose pour améliorer la situation. En suivant la ligne de conduite qu'il a prise, il a fourni aux Américains des arguments contre l'émigration vers notre pays, il a nui gravement à la bonne réputation du Canada. Je serai très surpris si les gens de l'Ouest ne lui font pas rendre un compte sévère de sa conduite dès qu'ils en auront l'occasion. Je me plains qu'on ait occupé le temps de la Chambre à une discussion de cette nature, intentionnellement, je pense, dans le but d'assurer à l'honorable député une occasion d'attaquer un autre honorable député dont il désapprouvait les vues sur une question importante débattue en cette enceinte. L'honorable député n'a consacré qu'une page de son discours à décrire la situation des habitants du pays et 24 pages à injurier l'honorable second député de Toronto-ouest, bien qu'il n'y eût pas un seul mot dans ces vingt-quatre pages qui n'eût été prononcé en cette Chambre l'année dernière. C'est ce qui fait voir l'intention haineuse de l'honorable député. Son désir n'est pas évidemment d'alléger les souffrances du peuple, mais de porter une attaque contre l'honorable second député de Toronto-ouest pour avoir exprimé des opinions qu'il n'approuve pas. Bien que la déclaration de l'honorable député l'année dernière ait été contredite par l'honorable second député de Toronto-ouest, et bien que les règles de la Chambre aient forcé celui-là à accepter cette dénégation, pourtant il a prétendu établir au moyen du statut que ce qu'il avait dit était vrai en subtance, c'est-à-dire que l'honorable second député de Toronto-ouest était non seulement un des concessionnaires de la charte, mais un des promoteurs de ce chemin de fer.

M. SCOTT : Quelle est la différence ?

M. SPROULE : L'honorable député l'a-t-il démontré ?

M. SCOTT : Non, il ne l'a pas démontré jusqu'ici.

M. SPROULE : Je ne vois pas que l'honorable député ait aucunement établi le bien fondé de sa prétention. De ce que l'honorable second député de Toronto-ouest fait partie de la compagnie qui avait en mains les terres des capitalistes intéressés dans la construction du chemin de fer, il ne s'ensuit pas qu'il soit un promoteur ou le propriétaire de ce chemin de fer. Assurément, l'honorable député d'Assiniboïa-ouest devrait être assez juste pour reconnaître ce qu'a fait l'honorable député de Toronto-ouest dans l'intérêt de la colonisation là-bas, au lieu de l'injurier.

Quelques DEPUTES : Oh, oh !

M. SCOTT : Il n'est pas seulement membre de cette compagnie terrienne ; il est un des premiers concessionnaires de la charte pour la construction du chemin de fer en vertu des statuts de 1889, chapitre 84.

M. SPROULE : Cette déclaration nous rappelle le vieux dicton qu'il est plus facile de combattre et de réfuter un mensonge pur et simple qu'une demi-vérité. L'honorable député déclare que le représentant de Toronto-ouest était membre de la compagnie primitive de 1890. La compagnie primitive ne date pas de 1890 mais de 1885 ou de 1886.

M. SCOTT. Je dois protester——

M. L'ORATEUR : Je prierai l'honorable député de respecter le règlement.

M. SCOTT : N'est-ce pas mon droit de protester contre l'honorable député quand il cite faussement mes paroles ?

M. l'ORATEUR : L'honorable député est clairement en contravention au règlement.

M. SCOTT : Assurément ce doit être le droit de tout député de protester quand on cite faussement ses simples paroles.

M. l'ORATEUR : L'honorable député n'a le droit de poser une question qu'avec la permission de l'honorable député qui a la parole, ou encore de soulever la question du règlement. En dehors de cela aucun honorable député n'a le droit d'interrompre.

M. SCOTT : M. l'Orateur, j'invoque le règlement. Je prétends que l'honorable député a, de propos délibéré, faussement cité ce que je viens de dire.

M. SPROULE : L'honorable député apparemment, ne sait pas ce que c'est que d'invoquer le règlement. La Chambre est à même de juger si j'ai cité exactement ou non les paroles de l'honorable député. Il y a moins de cinq minutes qu'il a fait sa déclaration. Personne n'a intérêt à rapporter incorrectement les paroles de l'honorable député, car ses propres déclarations faites étourdiment prêtent un flanc suffisamment large à la critique. Voici mon souvenir de l'histoire de ces chemins de fer. En 1885, les malheureux soulèvements qui se produisirent dans ce pays rendirent très nécessaire l'établissement de chemins de fer dans l'extrême nord-ouest le plus rapidement possible. Des chartes furent accordées et le gouvernement offrit des subventions notables ; mais aucun capitaliste n'offrit de fournir les fonds. On fit d'inutiles efforts de temps à autre pour prélever les deniers requis pour la construction de ces chemins de fer, mais sans succès, jusqu'à ce qu'enfin le premier ministre, sir John Macdonald, pria mon honorable ami de Toronto-ouest (M. Osler) de l'aider à lancer cette entreprise. Celui-ci prit l'affaire en mains avec quelques-uns de ses amis, et ensemble ils réussirent à engager une compagnie anglaise à prélever les fonds requis. Mais ceux qui avancèrent l'argent ne voulurent pas le faire sans que mon honorable ami (M. Osler) et ses associés prissent suffisamment d'intérêt dans l'entreprise pour les déterminer à contrôler dans l'intérêt commun le bon emploi des fonds et l'administration du domaine obtenu en concession. Mon honorable ami fut en conséquence obligé de devenir membre de la compagnie des terres ; mais il administra ces terres dans le seul but de protéger les capitalistes qui avaient engagé leurs fonds dans cette entreprise et non pas dans son propre intérêt. C'est pour cette raison que son nom se trouve lié à celui de la compagnie ; son but n'était pas de s'enrichir lui-même.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. SPROULE : Mon honorable ami n'était aucunement propriétaire de ces terrains. Ils étaient la propriété des personnes qui avaient avancé l'argent. Ces messieurs de la droite, quand ils critiquent ces opérations du passé, oublient de dire que les terres à cette époque étaient loin d'avoir la valeur qu'elles ont aujourd'hui. Ils signalent la valeur des terres actuellement. Mais il faut se rappeler que ces chemins de fer ont été bâtis à une époque où il n'y avait pas assez de trafic pour les maintenir. Je me rappelle avoir assisté à une discussion qui se faisait au Sénat sur le sujet du chemin de fer Canadien du Pacifique ; un honorable sénateur estima à $2 de l'acre la valeur des terres concédées à cette compagnie en vue d'établir combien elle avait reçu pour construire le chemin de fer. M. R. B. Angus, qui est un des actionnaires les plus importants du Canadien du Pacifique, était assis à mes côtés, et observa : Nous nous empresserions d'accepter 75 cents de l'acre pour ces terrains aujourd'hui. De fait, la terre n'était pour bien dire pas vendable du tout. Vous n'auriez pu en obtenir 75 cents de l'acre.

M. DAVIS : C'était parce que le parti tory était au pouvoir.

M. SPROULE : Vous dites ?

M. BENNETT : C'est parce que l'honorable député était établi là-bas.

M. SPROULE : C'est probablement parce que c'était chose tellement facile d'obtenir des billets de concession (scrips) des métis et de mettre la main sur de vastes étendues de terres. La terre n'avait pas autant de valeur qu'elle en a aujourd'hui; et il est très injuste de la part de ces honorables messieurs de prendre la terre aux prix actuels en vue de donner une idée exagérée des bénéfices que font les compagnies de chemin de fer. On n'aurait pu obtenir à cette époque un dollar de l'acre, et je me demande si on en aurait obtenu même 75 cents.

Mon honorable ami de Toronto (Mr. Osler) réussit à prélever les fonds pour l'entreprise, et les personnes qui avancèrent l'argent exigèrent qu'il fût un des fidéicommissaires chargés de l'administration des terres, ce qui leur donnerait l'assurance du bon emploi des recettes. Dire que l'honorable député a tiré des millions de ce chemin, c'est simplement insulter à l'intelligence de la Chambre. Comment, s'est écrié l'honorable député d'Assiniboïa-ouest, l'autre soir, voici $9,000,000 qui sont allés à quelqu'un, et il aurait voulu faire croire que l'honorable député de Toronto-ouest en avait eu une large part. Etait-ce juste, était-ce exact, véridique ? Mais l'honorable député ne sait pas à quel prix ces terres se sont vendues. Il ne nous a pas dit à quel prix les obligations s'étaient vendues, ni ce qu'elles avaient rapporté à la compagnie. Mais chacun sait que les obligations du chemin de fer Canadien du Pacifique auraient été loins à cette époque, et longtemps après, de se vendre au pair. Pourtant, l'honorable député estime ces obligations au pair et les terres à la valeur qu'elles ont eue quelque quatorze ans après la date en question, afin de pouvoir accuser mon honorable ami de Toronto-ouest d'avoir fait d'immenses bénéfices.

En supposant que les habitants de cette partie du pays n'aient pas un bon service de chemin de fer, l'honorable député de Toronto n'en est pas responsable. Il n'est aucunement à blâmer ; on devrait, au contraire, le louer de ce qu'il a tenté de faire il y a nombre d'années. On devrait certainement le louer d'avoir assuré la construction d'un chemin de fer pour l'avantage des habitants de cette région, quand personne autre n'aurait pu le faire. A une époque où le trafic était insuffisant, où les frais de transport étaient tellement élevés que personne ne pouvait se payer le luxe de se rendre dans le pays, et quand la population n'était pas assez dense pour permettre l'exploitation profitable d'un chemin de fer, il réussit à déterminer l'établissement d'une voie ferrée pour l'utilité de la population ; et on l'en récompense aujourd'hui par des injures. Au contraire, on devrait le louer de s'être efforcé de faire quelque chose pour la population de ce pays, quand celle-ci était hors d'état de se tirer seule d'affaire. A tout événement, il n'a rien à voir à ces chemins aujourd'hui, non plus qu'à ces terres ; et s'il existe quelque sujet de plainte, ce n'est pas l'honorable député de Toronto-ouest qu'il faut tenir responsable, mais la compagnie qui exploite le chemin actuellement. Pourquoi l'honorable député d'Assiniboïa (M. Scott) ne porte-t-il pas plainte contre la compagnie ? C'est parce qu'il n'atteindrait pas ainsi son but. Ce qu'il désire, c'est d'attaquer l'honorable député de Toronto-ouest.

Je dis que c'est là un procédé très injuste envers un membre de la députation, envers un adversaire, et aussi envers les habitants de l'Ouest que l'honorable député représente. Quand ces habitants de l'Ouest liront les " Débats " et prendront connaissance de ce qui a été dit dans cette circonstance, ils ne seront guère portés à féliciter ces messieurs pour l'assaut auquel ils se sont livrés contre un honorable député de cette Chambre. L'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott), parlant du second député de Toronto-ouest (M. Osler) a déclaré qu'il avait eu " l'audace " de dire telle et telle chose. Il faut une grande audace, n'est-ce pas, à un honorable député de cette Chambre simplement pour dire la vérité ! Le ton pris par l'honorable député d'Assiniboïa-ouest lui-même suffirait à établir que si le reproche d'audace doit être fait à quelque membre de la députation, ce n'est certes pas à l'honorable député de Toronto-ouest qu'il faudrait l'adresser tout d'abord. L'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) pour se défendre du reproche d'avoir, en rendant publics ses griefs, fourni des arguments à ceux qui voudraient nuire à la bonne renommée de notre pays et montrer que le Nord-Ouest n'est pas un centre favorable de colonisation, a dit : Guérit-on une blessure en la dérobant à la vue ? Ce n'est certes pas ce moyen que prend l'honorable député. Il existe une pratique en médecine décrite par l'expression latine : *similia similibus curantur morbi*, ce qui veut dire, en français, les maladies se guérissent par l'emploi des agents mêmes qui les ont produites. L'honorable député semble s'inspirer de cette idée ; il dit : Voici une blessure ; je m'en vais la sonder, la tenir ouverte, l'irriter et de cette manière la guérir.

Je laisse aux honorables députés qui sont médecins le soin de dire si c'est là un bon moyen d'opérer une guérison. Je dirai seulement aux autres que ce n'est pas généralement par ce procédé que la plupart des praticiens guérissent les blessures. Je ne veux pas aller plus loin en cette affaire ; mais je dirai en conclusion que si c'est le but du gouvernement de gaspiller le temps de la Chambre en suscitant de jour en jour de ses partisans pour soulever de ces questions et en prolonger la discussion, le peuple en devrait être averti ; il faudrait lui faire comprendre que le gouvernement n'est pas prêt à soumettre ses mesures, ou que pour quelque autre raison, il préfère gaspiller le temps de la

Chambre, et provoquer un mauvais esprit par des attaques contre les honorables députés de la gauche. Si l'on a décidé d'entraver la marche des affaires, il n'est que juste que le peuple canadien sache à quoi s'en tenir, et se rende compte sur qui retombe la faute.

M. JAMES CLANCY (Bothwell) : Plus d'un membre de l'opposition a déclaré que cette discussion n'a été que du temps perdu. Cette idée me paraît juste d'une manière générale. Mais la Chambre estimera, je pense, que nous pouvons tirer des erreurs de ces deux derniers jours une leçon utile pour notre conduite future. L'honorable député de la Saskatchewan se prépare à quitter la Chambre ; j'espère qu'il ne le fera pas tout de suite; j'ai quelque chose à dire qui pourra l'intéresser.

M. DAVIS : L'honorable député (M. Clancy) saura que j'attache fort peu d'importance à ce qu'il dit.

M. COCHRANE : L'honorable député (M. Davis) croit au dicton :

He who fights and runs away
May live to fight another day.

M. CLANCY : Une circonstance qui fait honneur aux ministres, c'est que pas un seul d'entre eux n'a jugé à propos de se faire le champion de la cause de ces messieurs qui ont été, dans une certaine mesure, perturbateurs de la paix en cette enceinte depuis deux jours. J'ai observé avec plaisir que le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) rougissait de honte cet après-midi pendant qu'il prêtait l'oreille aux discours, et il n'a rien trouvé à répliquer. Je défie l'honorable chef de la droite (sir Wilfrid Laurier) de me contredire quand j'affirme que les discussions de cette nature, qu'il laisse se produire et se prolonger, ouvrent la porte à des attaques contre tous et chacun des membres de la députation. Sous prétexte le plus futile, on a attaqué, et à plus d'une reprise, l'honorable député de Toronto-ouest, en dépit des dénégations déjà faites et des dénégations fournies coup sur coup par l'honorable député. Tout sentiment des convenances fut mis de côté et toute patience épuisée en vue de faire et de recommencer ces attaques. Et dans quel but ? On n'en saurait découvrir qu'un. Le premier ministre a permis à ces honorables députés, ou du moins il leur a laissé toute liberté,—je ne sais trop lequel de ces deux procédés il faut dire, ni lequel il jugerait le moins grave,—de s'acharner à noircir la réputation d'un honorable député en dépit de ses dénégations les plus énergiques. Quelle aurait été la ligne honorable de conduite à suivre dans une circonstance de cette nature ? Ces honorables messieurs ont la majorité ; ils sont libres d'ouvrir une enquête ; ils ont toute discrétion pour composer leur commission.

Je fais appel au ministre de l'Intérieur (M. Sifton) qui dirige si habilement son département et qui représente surtout le Nord-Ouest dans le cabinet: ne serait-il pas le premier à se lever si on l'attaquait de la sorte et à insister pour que l'accusation fût portée devant un comité ? Et si c'était là la véritable ligne de conduite à suivre dans le cas de l'honorable ministre, pourquoi ne serait-ce pas celle à suivre dans le cas actuel ? Pourtant, l'honorable ministre est resté silencieux à son siège, les bras croisés, pendant qu'on portait ces accusations. Pendant que ses amis discouraient, l'honorable ministre s'agitait sur son siège ; était-ce l'effet du mécontentement ou de la satisfaction? Je n'en sais rien. Mais une chose certaine, c'est qu'il n'a pas tenté de protester contre ce qui s'est passé. J'ai prié il y a un instant l'honorable député de la Saskatchewan (M. Davis) de ne pas sortir sur-le-champ. Je ne me propose pas de m'immiscer dans ses affaires personnelles, et si j'en parle, ce n'est pas du tout dans le but de censurer sa conduite.

On a dit en cette Chambre à mainte reprise qu'il avait acheté des billets de concession (scrips) à des métis à un prix nominal, parfois bien inférieur à leur valeur réelle. Je n'affirme pas qu'il en soit ainsi. Je m'en vais supposer que l'honorable député en a fait l'acquisition aux prix courants. Or, ne serait-il pas raisonnable de sommer cet honorable député de rendre compte de ces opérations aux enfants des métis, qui sont en un certain sens les pupilles de l'Etat, qui ont droit à la protection des ministres et de leurs partisans; ne serait-il pas tout aussi raisonnable de le faire que de demander à l'honorable second député de Toronto-ouest de faire connaître le résultat de ses propres opérations financières ? Je ne dis pas que l'honorable député de la Saskatchewan s'est procuré des "scrips" de métis par des moyens illicites. Mais je dis qu'indubitablement les hommes qui ont fait l'acquisition de ces "scrips" se sont assurés de bénéfices considérables. D'un autre côté, l'honorable second député de Toronto-ouest a fait l'acquisition de certaines obligations ou actions. On ne donne pas à entendre que ces titres aient été obtenus d'une manière illicite. Mais d'après ces messieurs de la droite, l'honorable second député de Toronto-ouest doit rendre compte au pays du bénéfice qu il a pu faire. Est-il un seul député de la droite qui consentirait à ce qu'on lui appliquât cette règle ? Pas un seul. Tout ce qui ressort de cette affaire, ressassée tant de fois, c'est que l'honorable député de Toronto-ouest a fait une opération très légitime. D'après sa propre déclaration, qu'on n'a nullement cherché à contredire, il était agent financier de profession et il a agi en cette qualité dans le cas à l'examen. Il n'a pas demandé plus que les honoraires ou commissions d'usage, et ni la compagnie de chemin de fer ni celle des terres ne lui a même payé ces honoraires ou commissions d'usage, car, comme il l'a expliqué cet après-midi, la compagnie des terres étant hors d'état de payer en argent les commis-

sions auxquelles il avait droit, il fut obligé d'accepter des terres. Faut-il imputer à crime la hausse dans le prix de ces terres qui se produisit subséquemment ? Va-t-on assimiler ce fait à un crime en ce pays ? Je tiens à dire qu'à ma connaissance il ne s'est jamais produit en cette Chambre d'incident plus scandaleux que celui de cet après-midi. Je tiens à dire au premier ministre que sa réputation ne vaut pas deux sous s'il tolère que pareille chose se passe en cette enceinte.

Quelques DEPUTES : Oh ! oh !

M. CLANCY : Que ces messieurs qui protestent réfléchissent un peu. Je ne porte pas d'accusation contre le premier ministre. Je tiens simplement à dire aux honorables députés que chacun d'eux n'a plus qu'à faire le sacrifice de sa réputation, si ces attaques sont tolérées. Je n'accuse personne ; je serais le dernier homme à le faire ; mais je tiens à dire que si ces tactiques sont permises en cette enceinte, il n'est personne dans l'un ou l'autre parti qui ne puisse être la victime d'attaques les plus lâches et les plus malicieuses.

La motion de M. Osler est rejetée.

MODIFICATION DE LA LOI DE MILICE.

La Chambre se reforme en comité pour délibérer le projet de resolutions suivant :

1. Que les appointements de l'officier général commandant la milice seront de $6,000 par année, ceux de l'adjudant général de $3,200, et ceux du quartier-maître général de $3,200 par année.

2. Que la solde et les allocations quotidiennes des hommes de la troupe permanente seront fixées par l'Exécutif ; que la solde des soldats n'excédera pas 75 cents par jour, et celle des clairons âgés de moins de 18 ans, 40 cents par jour.

3. Que les officiers, officiers à brevet et sous-officiers de la milice active, autres que ceux des corps permanents sera fixée par l'Exécutif ; que la solde des soldats en faisant partie sera de 50 cents par jour lors de leur nomination, et pourra être portée à un maximum de $1 par jour pendant la troisième année de service.

4. Qu'une allocation d'un dollar par jour, ou toute autre allocation qui pourra être fixée, sera payée à chaque officier et soldat pour chaque cheval dont il se servira en service actif, pendant la durée des exercices annuels, ou quand il sera autrement en devoir comme susdit.—Sir Frederick Borden.

M. R. L. BORDEN : Allons-nous être appelés à voter ces articles en bloc ou séparément ?

Sir WILFRID LAURIER : Si je ne me trompe, les deux premiers articles de cette résolution ont été adoptés en comité, mais le troisième ne l'a pas été. Je me rappelle maintenant que, dans cette circonstance, le mot "enrôlement" fut substitué au mot "nomination" dans le troisième article.

M. R. L. BORDEN : Comment se fait-il qu'on nous soumette ici un texte inexact ? Voudra-t-on me dire, en second lieu, si nous délibérous ces résolutions une à une ou en bloc ?

M. l'ORATEUR : Le premier, le troisième et le quatrième articles ont déjà été adoptés ; il reste à adopter le deuxième article qui a été réservé à cause de quelque addition, je pense, qu'on devait y faire. Le ministre de la Milice va fournir les explications au comité.

M. E. F. CLARKE. Le troisième article a-t-il été adopté avec cette erreur que nous relevons aujourd'hui dans le feuilleton ?

Sir FREDERICK BORDEN : Le mot "nomination" devrait être changé.

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : Le changement a été effectué, inscrit en marge de mon exemplaire, de sorte qu'on a dû l'adopter.

Sir FREDERICK BORDEN : Je désire insérer, dans le second article, le mot "ordinaire" après le mot "solde." L'article serait donc ainsi conçu :

Que la solde et les allocations quotidiennes des hommes de la troupe permanente seront fixées par l'Exécutif ; que la solde ordinaire des soldats n'excédera pas 75 cents par jour et celle des clairons âgés de moins de 18 ans, 40 cents par jour.

J'ai expliqué à la Chambre quand nous étions en comité pour quelle raison je désirais insérer ce mot "ordinaire." Nous avons l'année dernière, compris dans les corps permanents le personnel des magasins militaires, où il se trouve des hommes payés plus que 75 cents par jour. En effet, les soldats faisant partie des corps permanents proprement dits sont logés, nourris, etc., tandis que les préposés aux magasins ne reçoivent que leur paye. C'est pourquoi le mot "ordinaire" devrait être inséré après le mot "solde", et je propose l'adoption de l'article ainsi modifié.

M. SPROULE : Dois-je comprendre qu'il y a des hommes de la troupe permanente recevant plus que 75 cents par jour ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui, et c'est la solde du soldat ordinaire que nous nous occupons d'établir en ce moment.

M. SPROULE : Et le soldat extraordinaire, qu'en faites-vous ?

Sir FREDERICK BORDEN : Nous avons déjà pourvu à sa solde par un crédit intitulé : "Solde et allocations." Ce crédit fut voté l'année dernière et est demandé encore cette année.

M. CLARKE : Recevra-t-il 75 cents par jour dès son enrôlement, ou après quelque temps de service ?

Le ministre s'en souvient sans doute, il a été question de la solde des soldats attachés à la troupe permanente qui se rengagent après avoir servi cinq ans.

Sir FREDERICK BORDEN : Comme je l'ai fait observer au comité, nous voulons suivre le système appliqué à la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. D'après ce système, la solde, à dater de l'enrôlement, est de 50 centins par jour, avec augmentation de 5 centins par année pendant cinq ans, et après cette période révolue, elle demeure au chiffre de 75 centins. Voilà le système en vigueur pour la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest et que nous voulons appliquer aux corps permanents.

M. CLARKE : Cette résolution pourvoit-elle à la mise à exécution de ce règlement ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui, la résolution n'est que l'autorisation de payer ces deniers. Lorsque le projet de loi relatif à la milice viendra en délibération, nous établirons les dispositions voulues pour l'application de la proposition en question.

M. INGRAM : Si je ne me trompe, c'est la résolution numéro 2 qui est en délibération.

Sir WILFRID LAURIER : Oui

M. INGRAM : Il n'est pas fait mention de la solde des sous-officiers. Les caporaux seuls obtiennent 70 centins par jour. Le simple soldat qui compte six années de service obtient un supplément de 7 centins par jour, à titre de rémunération pour bonne conduite ; mais dès que ce soldat est promu au rang de caporal, il cesse de toucher ce supplément. Pourquoi donc lui ferait-on perdre 7 centins par jour, quand on lui donne de l'avancement ?

Sir FREDERICK BORDEN : La première partie de la résolution prévoit la chose, en décrétant que l'exécutif pourra fixer le chiffre de la solde des officiers et des sous-officiers.

M. CLARKE: Ce n'est donc pas le taux de la solde des simples soldats qui est fixé par la résolution ?

Sir FREDERICK BORDEN : Le taux de la solde des officiers et sous-officiers sera aussi établi.

M. INGRAM : Arrêtez-vous aussi le chiffre de la solde des sous-officiers ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui. Je propose l'insertion du mot " ordinaire " dans la troisième ligne de la résolution, avant le mot " solde."

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT. Cet amendement a déjà été adopté.

M. INGRAM : Si je ne me trompe, le ministre affirme qu'on a déjà fixé la solde des sous-officiers. Comme je l'ai fait observer ces sous-officiers se plaignent de l'insuffisance de leur solde ; ils prétendent être victimes d'une injustice, dans cette mesure-là, et ils demandent la modification de la loi.

M. CLARKE.

Sir FREDERICK BORDEN : Nous nous proposons de réformer les règlements relatifs à la solde. Dès que le bill aura été adopté, nous avons l'intention de remanier toutes les feuilles d'émargement et de solde et de fixer le taux de solde sur des bases convenables, et je l'espère, marquées au coin de la loyauté et de la générosité. Je ne saurais dire, pour le moment, le chiffre qui sera adopté. Immédiatement, le traitement des officiers dans certains cas, au moins, subira un relèvement.

M. INGRAM : Si nous adoptons ces résolutions, la Chambre sera plus tard saisie d'un projet de loi se rattachant à plusieurs questions qui intéressent la milice, si je ne me trompe.

Sir F. BORDEN : Précisément, la queston de la solde dans son ensemble viendra en délibération devant le comité, quand il sera saisi du projet de loi en question.

M. INGRAM : Le ministre, paraît-il, a fait subir au bill plusieurs modifications qu'il avait suggérées à l'époque où la Chambre délibérait cette mesure, et il se propose de présenter force amendements. A mon avis, il importera de délibérer mûrement ce projet de loi, quand il nous sera soumis ; car les députés désirent être en mesure d'établir la comparaison entre ces amendements et le projet de loi dans sa teneur primitive.

Sir F. BORDEN : Il ne s'agit ici que des résolutions servant de base à la solde.

M. CLARKE : Quelle solde les sergents et les caporaux attachés aux corps permanents touchent-ils maintenant ?

Sir F. BORDEN : Je n'ai pas la liste sous les yeux ; je donnerai ces renseignements, quand nous délibérerons le bill, en séance du comité.

M. CLARKE : Le ministre nous donnera, sans doute, un aperçu du chiffre du traitement attribué aux caporaux, aux sergents et autres officiers, par l'article qu'il se propose d'amender.

On adopte la résolution ainsi modifiée.

Résolution 3 :

Décrété, que les officiers, les officiers à brevet et les sous-officiers de la milice active, en dehors des corps permanents, auront droit au traitement dont les taux seront prescrits par l'Exécutif ; et que la solde des simples soldats attachés à la milice active est fixée au taux de 50 cents par jour, à dater de leur enrôlement, taux qui peut être relevé jusqu'au maximum d'un dollar par jour, durant la troisième année de service.

Sir FREDERICK BORDEN : Je désire apporter une modification à la troisième résolution. L'objet visé dans la troisième résolution, c'est que la paye des simples soldats, de 50 centins qu'elle est à l'époque de l'enrôlement, soit portée au chiffre d'un dollar; mais, à mon avis, d'après la teneur ac-

tuelle de cet article, ce relèvement de paye deviendrait impossible entre la date de l'enrôlement et la troisième année, ce qui est contraire à notre intention. Par conséquent, je veux proposer, en amendement, que la dernière partie de la résolution soit de la teneur suivante :

Et que la solde des simples soldats attachés à la milice active est fixée à cinquante cents par jour, taux qui peut être relevé ainsi qu'il pourra être prescrit, jusqu'à un taux n'excédant pas un dollar par jour.

Cette disposition facilitera le relèvement graduel de la solde et elle traduit mieux notre pensé et notre intention. En effet, voici un soldat qui s'enrôle au début de l'exercice ; or, si, au bout des douze jours révolus, il a fait quelque progrès dans l'art du tir et qu'il ait bien rempli ses devoirs, il touchera un supplément de vingt centins, soit soixante-dix ou même soixante-quinze centins pour la première année. Je tiens à faire subir cette modification à la résolution, afin de mettre le ministère en mesure d'effectuer ce relèvement de solde.

M. INGRAM : Cette disposition s'applique-t-elle aux corps permanents aussi bien qu'à la milice active ?

Sir FREDERICK BORDEN : Non, elle ne s'applique qu'à la milice active.

M. McCOLL : Je tiens à poser une question au ministre, au sujet de cette résolution . Il y est décrété qu'à dater de l'enrôlement, la solde, qui est de cinquante centins par jour au début, pourra subir tel relèvement qui pourra être prescrit. Ceux qui comptent deux ou trois années de service touchent-ils, au début, cinquante centins, ou un dollar par jour ?

Sir FREDERICK BORDEN : Dans notre intention, cette augmentation commencera à dater de l'adoption de la loi. Nous ne voulons pas donner à la loi un effet rétroactif, mais nous voulons que les simples soldats qui compteront trois années de service à dater du jour de l'adoption du projet de loi en question touchent un dollar par jour, y compris la troisième année et pour chaque année subséquente.

M. McCOLL : Ainsi, si je ne me trompe, ceux qui comptent dix ou quinze années de service ne seront pas sur un meilleur pied que les soldats qui s'enrôleront cette année.

Sir FREDERICK : BORDEN : Non, probablement.

M. McCOLL : Les officiers de milice de notre ville ont étudié cette question et, à leur sens, il y aurait là une injustice. A leur avis, ceux qui comptent un certain nombre d'années de service devraient toucher l'augmentation de solde dès maintenant, et il est injuste de les mettre sur un pied d'égalité avec ceux qui viennent de contracter un engagement.

Sir FREDERICK BORDEN : Si l'honorable député veut bien relire le projet de loi, il constatera qu'il y figure une disposition qui répond dans une certaine mesure au besoin qu'il nous signale.

M. KAULBACH : De quel article s'agit-il?

Sir FREDERICK BORDEN : De l'article 65.

Pour les simples soldats, à la date de leur enrôlement, au taux de cinquante centins par jour, taux qui peut subir un relèvement, par voie de règlement, à titre de bonne conduite et de valeur, etc.

Ainsi, le simple soldat, comptant déjà quelques années de service, et dont la conduite est bonne et qui a de la valeur, touchera immédiatement dès sa première année de service, vingt ou vingt-cinq centins par jour à titre de supplément, outre ses cinquante centins par jour.

M. CLARKE : Cette augmentation se limite-t-elle aux rengagés ?

Sir FREDERICK BORDEN : Non. Les soldats qui débutent dans le service toucheront cette augmentation de paye.

M. CLARKE : Qu'advient-il des plus âgés?

Sir WILFRID LAURIER : L'ouvrier de la onzième heure est mis sur un pied d'égalité avec celui de la première heure.

M. INGRAM : Le ministre pourrait-il nous dire la différence qui existe entre la solde d'un simple soldat attaché aux corps permanents et celle d'un soldat de la milice active?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN : Le soldat attaché à la troupe permanente touchera, au début, 50 cents par jour, tout comme le soldat de la milice active, et sa solde augmentera de 5 cents par année, pendant cinq ans, jusqu'à concurrence de 75 cents ; tandis que le soldat enrôlé dans la milice active touche cinquante cents à dater de son enrôlement, et à la fin du premier exercice, recevra probablement 70 cents par jour ; au bout de trois ans, probablement 80 cents par jour, puis à la fin de la troisième année et subséquemment probablement, une piastre par jour.

M. R. L. BORDEN : En ce qui concerne la charge dont se trouve grevé le pays, il faudrait à l'article 65 la même teneur qu'à la résolution.

L'honorable sir FREDERICK BORDEN : L'amendement y pourvoit. Le projet de loi, n'est que le développement de l'idée contenue dans la résolution.

M. R. L. BORDEN : C'est fort possible, mais l'article ne saurait donner au fardeau dont le pays est grevé plus d'étendue que n'en comporte la résolution.

M. A. T. THOMPSON : Il se peut que la teneur de la résolution ne rende pas parfaitement l'idée exprimée par le premier minis-

tre. On convoquera aux exercices, cette année, nombre d'hommes qui se sont enrôlés il y a plus de deux ans et qui ont commencé leur troisième année de service. La résolution porte qu'à dater de leur enrôlement, ils toucheront cinquante cents, outre un supplément, comme récompense de leur bonne conduite et du progrès accompli dans l'art du tir. Or, ces hommes comptent déjà quelques années de service.

L'honorable sir FREDERICK BORDEN : Cette résolution n'a pas d'effet rétroactif.

M. A. T. THOMPSON : La chose n'en est que plus regrettable. Si cette résolution comporte un sens quelconque, elle veut dire que le militaire comptant déjà quelques années de service et qui, après s'être distingué par sa bonne conduite, a fait quelque progrès dans le maniement du fusil, est d'une certaine valeur pour le pays. Le premier ministre aura beau invoquer le texte de l'évangile, il ne me semble guère juste que le soldat déjà éprouvé soit mis, au point de vue de la solde, sur un pied d'égalité, avec une recrue non encore dressée. En raison de l'activité des affaires au pays cette année, il sera bien difficile que les bataillons ruraux au complet répondent à l'appel. Rien ne contribue aussi puissamment au recrutement que le rengagement des anciens miliciens, et pour déterminer ces vieux militaires à venir au camp, l'augmentation de la solde est de première urgence. L'année dernière, je me suis longuement étendu sur cette question, et je sais gré au ministre de la Milice et au gouvernement des mesures qu'ils ont prises pour augmenter la solde des miliciens ; il me semble, toutefois, qu'ils pourraient aller plus loin et donner à cette disposition un effet rétroactif, en faisant bénéficier de cette augmentation de paye ceux qui comptent déjà quelques années de service. Cette année, il n'a guère été convoqué plus de 30,000 hommes aux camps d'instruction, et probablement 10,000 tout au plus participeront à cette augmentation ; or, d'après un calcul approximatif que j'ai fait, $36,000 suffiraient pour cela. C'est là une somme bien minime, eu égard au bien qui en résultera. La teneur de cet article est-elle assez large pour autoriser le ministre à établir un règlement qui réponde aux besoins que je viens de signaler ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui, je le pense ainsi.

M. A. T. THOMPSON : Alors c'est parfait. A mon avis il faudra donner un effet rétroactif à cette disposition.

M. CLARKE : L'article en discussion autorise-t-il le ministre à faire bénéficier de cette augmentation de paye les soldats de la milice active qui sont bons tireurs et qui ont servi fidèlement pendant trois ans ou davantage ?

Sir FREDERICK BORDEN : Nous n'avons pas prévu la chose, mais eu égard aux observations de l'honorable député (M. A. T. Thompson), je serai bien aise d'étudier la question. En raison du chiffre élevé des frais supplémentaires dont le Trésor sera grevé, j'ai hésité à donner un effet rétroactif à cette disposition ; mais il est possible que la résolution à l'étude nous autorise à établir le chiffre de la solde, par voie de règlement.

M. R. L. BORDEN : A mon avis, le mot " rétroactif " ne me semble pas approprié ici. La loi aurait un effet rétroactif, si elle proposait d'augmenter la solde des soldats pour les années passées ; mais elle n'a pas d'effet rétroactif, si elle se contente de décréter que certains militaires, après avoir rempli certaines conditions, recevront à l'avenir une certaine solde.

M. A. T. THOMPSON : C'est parfaitement exact.

M. R. L. BORDEN : A mon sens, il serait préférable de décréter dans cette résolution que la solde des simples soldats, pour la première année de service, sera de tel chiffre convenu, et que pour les autres années de service, elle atteindra tel autre chiffre. Il pourrait être décrété dans un paragraphe que ceux qui ont déjà servi deux, trois ou quatre ans, auront droit de bénéficier de cette disposition. Il n'y a absolument rien de rétroactif en cela. Cette disposition ne fait que définir les aptitudes de ceux qui, au point de vue du passé, auront droit à l'augmentation de solde.

Si on accepte ce principe, il serait facile de formuler l'amendement voulu sans établir de précédent, sous forme de loi rétroactive.

Sir FREDERICK BORDEN : J'ai pensé utile de laisser subsister la solde de cinquante centins comme point de départ, et de décréter que le supplément de solde serait accordé, à titre de bonne conduite, ce qui ne saurait se faire, si on fixe le chiffre de ce supplément législativement.

Dans ma pensée, il importe que les soldats sachent qu'à la fin de l'exercice, s'ils se sont distingués par leur bonne conduite et qu'ils aient fait quelque progrès dans l'art du tir, ils recevront ce supplément de solde, sur la recommandation de leurs officiers. C'est là, à mon avis, un principe légitime dont l'application tournera à l'avantage de la milice.

M. R. L. BORDEN : La phrase " à dater de l'enrôlement " ne semble guère s'appliquer aux soldats qui comptent huit ou dix années de service. Il eût été facile d'employer une expression plus précise.

Sir FREDERICK BORDEN : Je me range aussi à cet avis.

Sir WILFRID LAURIER : Si j'ai bien saisi la pensée du ministre, tout soldat, à dater de son enrôlement, touche cinquante centins par jour, et le maximum de l'augmentation est fixé à un dollar. Cette augmentation ne se fera pas graduellement, mais elle est attribuée au mérite. Voilà un

militaire convoqué aux exercices annuels, et si sa conduite est excellente, il pourra, sur la recommandation de son officier, toucher immédiatement l'augmentation de solde jusqu'à 75 cents.

Sir FREDERICK BORDEN : C'est là notre intention.

M. R. L. BORDEN : Il y a deux choses à considérer ici : d'abord, la question de principe soulevée par le député de Northumberland-ouest. Si le ministre tient à appliquer ce qu'il a suggéré, alors l'expression " à dater de l'enrôlement " n'est pas très juste, il serait préférable de décréter " à dater de l'enrôlement ou, si le soldat est déjà enrôlé alors, durant la période d'une année à dater de la mise en vigueur de la présente loi ". Sans cela, ces soldats ne bénéficieraient nullement de l'augmentation en question. J'apprécie parfaitement la pensée du ministre : il veut que la solde de cinquante cents serve de point de départ et que l'augmentation de la paye à l'avenir soit accordée au mérite et à la bonne conduite.

Sir FREDERICK BORDEN : C'est bien là toute ma pensée.

M. R. L. BORDEN : L'attitude du ministre semble assez logique ; mais d'autre part, certains députés ministériels affirment à bon droit qu'il n'est guère juste que les soldats, comptant six ou sept années de service, soient mis sur un pied d'égalité avec ceux qui viennent de s'enrôler pour la première fois. Est-ce que la résolution n'accorde pas une certaine latitude au ministre, de façon à ce qu'il puisse pourvoir à ces besoins par voie de règlementation ?

Sir FREDERICK BORDEN : A mon avis, les règlements nous autoriseront à régler ces questions.

M. TALBOT : Le soldat qui fait l'exercice de deuxième année n'a pas droit à l'augmentation de solde, ni cette année, ni l'année prochaine, parce qu'il est déjà enrôlé pour trois ans. A mon avis, il faudrait ajouter à la résolution les mots proposés par le chef de l'opposition, de façon à ce que cet article s'applique et à ceux qui s'enrôlent pour la première fois et à ceux qui sont déjà enrôlés.

Sir FREDERICK BORDEN : Est-il bien utile de conserver ici les mots " en s'enrôlant " ? Ne suffirait-il pas de dire que la solde sera de cinquante centins par jour ?

M. INGRAM : Comme je ne suis pas militaire, j'ai pris la peine de transmettre ce bill à certains intéressés qui m'ont adressé quelques communications à ce sujet. J'ai sous les yeux une lettre très importante relativement aux sous-officiers. A leur avis, il est absolument injuste que leur solde soit subordonnée à un décret du conseil. Ils préfèreraient qu'elle fut rendue permanente législativement. Dans le document que j'ai en mains, ces correspondants donnent les raisons militant en faveur de leurs propositions, et comme il leur est impossible de plaider leur propre cause ici même, la Chambre me permettra bien de lire ce document et de le consigner au compte rendu des Débats afin que le ministre puisse l'étudier. En voici la teneur :

Relativement à la solde accordée jusqu'ici au simple soldat, je constate que ce dernier voit d'un bon œil la perspective du relèvement de la paye, de cinquante centins jusqu'à concurrence de 75 centins par jour. Cette augmentation, ajoutée au supplément payable à la fin du service, à titre de bonne conduite, constitue une excellente réforme que, du reste, il mérite absolument.

Il n'est pas question dans le bill du traitement des sous-officiers. Aujourd'hui, les caporaux ne touchent que 70 centins par jour, et c'est là une injustice. Le simple soldat, dès qu'il compte six années de service, touche un supplément de solde de 7 centins par jour, à titre de bonne conduite. Or, dès qu'il passe caporal, on lui enlève son supplément de 7 centins, accordé à titre de bonne conduite, et c'est là un problème qu'il nous est impossible de résoudre. Pourquoi le soldat, qui a reçu de l'avancement mérité en raison de ses services et de son mérite, perdrait-il 7 cents par jour, parce qu'il est promu à un grade supérieur ?

Les sergents reçoivent 80 cents par jour, et comme les caporaux, ils ne touchent aucun supplément à titre de bonne conduite. Leur labeur est passablement dur. Les sergents doivent justifier des aptitudes voulues pour l'avancement aux grades supérieurs ; ils doivent être détenteurs de certains certificats, et comme tous les sous-officiers, ils sont toujours de service.

Les sergents-instructeurs reçoivent un dollar par jour, à dater de leur nomination, s'élevant au rang d'officiers à brevet et touchant $1.75 par jour de solde, outre une bonne pension de retraite. Ce sont les gradés les mieux rémunérés, et on ne devrait pas leur accorder d'augmentation. Ils ne travaillent qu'environ quatre heures par jour. La plupart d'entre eux fournissent un moindre nombre d'heures de service. Ils sont souvent détachés pour aller donner l'instruction à des écoles provisoires dans les districts éloignés, ce qui leur vaut un bon supplément de solde ; puis ils sont attachés à différents bataillons au camp, ce qui leur rapporte aussi un supplément de traitement. Ils ne font jamais de service de caserne, à titre des sergents de planton, ni ne montent-ils la garde, et la plupart d'entre eux ne fournissent pas une seule bonne journée de travail, au cours de la semaine.

Le sergent-fourrier est préposé à la garde des munitions de guerre à la distribution de tous les vêtements, à la comptabilité, à la distribution du charbon, du bois, du combustible, au service de l'éclairage ; il surveille la distribution de toutes les rations et dresse des rapports mensuels. Il doit être bon calligraphe et excellent teneur de livres, aussi bien que soldat. S'il faut réparer un tuyau ou une fenêtre brisée, ou bien acheter du charbon, ou faire faucher l'herbe, c'est le fourrier qui est censé s'occuper de tous ces détails. Il est l'esclave de tous ; il faut qu'il sache tout et fasse toutes les besognes ; puis, si les choses vont mal, il sert de bouc émissaire, et c'est sur lui que retombent tous les blâmes. Et cependant, il ne touche qu'un dollar de solde par jour. Il est supérieur au sergent-instructeur

qui s'élève jusqu'au grade d'officier à brevet, et cependant il est moins rémunéré que ce dernier, anomalie qui s'explique difficilement, et pour le moins dire, c'est une criante injustice. Le maréchal des logis devrait toucher une rétribution au moins égale à celle du sergent-instructeur et recevoir le même avancement. Il devrait figurer en tête de la liste d'avancement au grade de sergent-major, au lieu de se voir préférer un sergent-instructeur cadet.

Le sergent-major devrait toucher au moins $2 par jour. Son grade d'officier à brevet lui en donne le droit. Il est le sous-officier supérieur, étant le bras droit du commandant et de l'adjudant-major. C'est lui qui assigne aux sous-officiers leur tâche ; il a la surveillance générale de tous les exercices et de toutes les revues. Bref, c'est une encyclopédie vivante. Il doit tout savoir, les règlements du roi comme la loi de la milice et tout le reste. Il assiste à toutes les revues, du commencement à la fin et n'a jamais un moment de répit, du matin au soir.

Ecrivains de régiment, ils devraient toucher au moins $1 de solde par jour, au début, abstraction faite de la solde supplémentaire pour les travaux et ils devraient avoir le même avancement et la même augmentation de solde que les sergents-instructeurs. Leur tâche est des plus ardues. Presque tout leur temps est consacré aux écritures, aux rapports, à la correspondance, etc.; ils doivent toujours être présents au bureau et il est rare qu'ils puissent obtenir de congé.

Tous les sous-officiers devraient obtenir un supplément, à titre de bonne conduite, au taux de cinq centins par jour, payables à la fin de chaque période de service.

Voici l'échelle actuelle :

	Centins.
1re année	2
2me année	3
3me année	4
4me année	5
5me année	6
6me année	7

Et ce supplément de solde demeure toujours à ce chiffre, subséquemment. Mais lorsqu'un soldat est promu au grade de caporal, il perd son supplément à titre de bonne conduite, et c'est là un mystère inexplicable.

Les militaires, actuellement, sont en train d'obtenir leur dégagement à prix d'argent, dégoûtés qu'ils sont de la façon dont ils sont traités. Quelques-uns des escadrons d'instruction ont vu leur effectif diminuer d'une trentaine de soldats et rien n'indique que la situation actuelle doive s'améliorer. Quand il y a tant d'activité dans les affaires du pays et que les salaires sont si rémunérateurs, on ne saurait exiger des militaires qu'ils se contentent de quarante centins par jour.

Voilà quelques-unes des questions qui surgiront, quand le bill viendra en délibération. Je constate qu'il n'est question dans ce projet de loi que de la paye des soldats, et nullement de celle des sous-officiers. On veut fixer le chiffre de la solde de ces derniers, par voie de décret du conseil ; mais il faudrait que la chose fût réglée par la Chambre elle-même, qui est l'autorité suprême en pareille matière.

J'ai peut-être abusé de la patience de la Chambre ; mais je dois dire, en terminant, que si j'ai lu ce document, c'est qu'il expose les faits bien plus clairement que je n'aurais été en mesure de le faire moi-même.

M. INGRAM.

Sir FREDERICK BORDEN : La Chambre le comprend, il serait impossible de faire figurer dans un projet de loi des détails aussi compliqués que ceux mentionnés dans le document que l'honorable député vient de lire. Dans la dernière partie de cette lettre, il est question de la solde du simple soldat, qui est actuellement de 40 centins par jour. Eh bien ! nous sommes précisément en train d'en porter le chiffre à 75 centins. Il y a trois ou quatre ans, il n'existait pas de pension de retraite ; tandis qu'aujourd'hui il est pourvu à la pension du militaire qui compte vingt années de service. La chose va sans dire, la solde des sous-officiers subira un relèvement relativement supérieur à celui de la paye des simples soldats. Les sous-officiers sont mis sur un pied d'égalité avec les officiers. Le chiffre de leur traitement sera déterminé par l'exécutif, tout comme celui des officiers de l'armée anglaise l'est par les règlements du roi. A mon avis, ma proposition tournera bien plus à l'avantage des sergents que ne le ferait une disposition législative fixant d'une façon immuable la solde de ces officiers. Dans l'évolution qui s'opère de nos jours, les salaires ont une tendance à s'accroître, et il est préférable de laisser au ministère toute la latitude possible en pareille matière. J'avais d'abord songé à attribuer au conseil des ministres le soin de régler la question de la solde dans son ensemble, comme cela se pratique en Australie ; mais, réflexion faite, j'ai jugé plus sage de fixer législativement le chiffre de la solde des simples soldats. Les chefs militaires ont à cœur de récompenser le mérite, et les sous-officiers qui se montrent zélés dans l'accomplissement de leurs devoirs, peuvent compter qu'ils n'auront pas à se plaindre de la situation qui leur sera créée par les dispositions législatives que nous proposons.

M. INGRAM : Eu égard aux difficultés que présente le recrutement des soldats, j'aurais cru qu'il serait plus facile de relever la solde des soldats, en la fixant législativement, qu'en le faisant par voie de décrets du conseil. S'il est si difficile aujourd'hui, de trouver de la main d'œuvre, c'est qu'il y a peu de bras disponibles et que l'on demande des salaires élevés. A combien plus forte raison le ministère doit-il éprouver des embarras à recruter de bons soldats, pour une rénumération si minime ! Si je ne me trompe le ministre n'a pas encore donné de réponse définitive, il veut étudier la question, et quand le bill sera soumis à la Chambre, il modifiera peut-être ses vues.

Sir FREDERICK BORDEN . Je me ferai un devoir d'étudier la question. Encore un mot au sujet de la solde. Il est vrai, sans doute, que le ministère éprouve de graves embarras dans le recrutement des soldats ; mais cela ne serait l'autoriser à faire concurrence aux industries nationales. Je lirai les lettres consignées au compte rendu des débats.

M. WM. ROSS (Victoria, N.-E.) Il faut savoir distinguer entre ceux qui comptent une ou deux années de service et ceux qui se rendent au camp pour la première fois. Le premier ministre nous a cité l'exemple de l'ouvrier de la onzième heure qui a touché le même salaire que les ouvriers de la première heure ; mais aussi bien faut-il ajouter que cette parole souleva les murmures de la foule. Le peuple protesta contre cette parole du maître. La même chose arrivera ici. Si on n'accorde pas aux soldats de deuxième année une rémunération supérieure à celle des soldats de première année, il s'élèvera des murmures dans les rangs.

M. CLARKE : Est-il pourvu au relèvement de la solde des commandants de district ?

Sir FREDERICK BORDEN : La question viendra plus tard sur le tapis.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose, en amendement la radiation de tous les mots après le mot " suppléments de solde ", dans la deuxième résolution et l'insertion des mots qui suivent :

Au taux de 50 centins par jour, taux qui sera susceptible de relèvement, ainsi qu'il pourra être prescrit par voie de règlement approuvé par l'Exécutif, mais ne devant pas excéder le maximum d'un dollar par jour.

M. CLARKE : S'agit-il d'une augmentation annuelle ?

Sir WILFRID LAURIER : Pas nécessairement. Le règlement peut fixer un relèvement annuel ou bien une augmentation basée sur le mérite.

M. KAULBACH : La modification que le premier ministre propose de faire subir à la proposition n° 3, a bien son mérite. Du reste, peu de personnes consentiraient à s'enrôler dans la milice, à moins d'obtenir l'équivalent du salaire pour les autres services. A mon avis, cette solde d'un dollar par jour est insuffisante, et il faudrait relever le maximum. Quant au général, je tiendrais savoir ce que le ministre de la milice entend faire à son égard.

Sir WILFRID LAURIER : C'est précisément la question que nous allons aborder.

Il est fait rapport sur la résolution qui est adoptée et renvoyée au comité général délibérant le bill (n° 5) relatif à la milice du Canada.

La Chambre se forme en comité afin d'étudier le projet de résolution qui suit :

Décrété que le directeur général de l'intendance recevra un traitement annuel de $3,200.—Sir F. Borden.

Sir FREDERICK BORDEN : Je propose que le mot " directeur " soit retranché et qu'en sa place soit inséré le mot " maître ". Ceci est conforme au titre qui vient d'être adopté dans l'armée anglaise. Le maître général de l'intendance recevra $3,200 par année. C'est là d'ailleurs sa solde actuelle.

M. R. L. BORDEN : Quels sont les devoirs de cet officier ?

Sir FREDERICK BORDEN : S'occuper des provisions de toute espèce : munitions, fusils, artillerie, et ainsi de suite. L'inspection et la distribution des habillements aux corps dans tout le Canada font partie de ses attributions.

M. R. L. BORDEN : C'est un officier de milice ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui. Jusqu'à il y a un an, ce service relevait de l'administration civile, et on l'appelait le service des magasins militaires. Il s'appellera dorénavant le service de l'intendance et sera placé sous la surveillance du commandant général ; c'était jusqu'ici le ministre qui en avait le contrôle.

M. R. L. BORDEN : Qui occupe ce poste ?

Sir FREDERICK BORDEN : Le colonel Macdonald.

M. INGRAM : Le district n° 1 n'a-t-il pas eu pendant un certain temps un semblable officier chargé de l'inspection des dépôts d'armes et fusils, et ainsi de suite ?

Sir FREDERICK BORDEN : Non ; M. Lawson, qui avait charge des magasins, était un officier du service des magasins militaires. Il appartient maintenant au service de l'intendance. L'honorable député parle de London ?

M. INGRAM : Oui. J'ai compris que c'était l'officier chargé de l'inspection des divers dépôts d'armes de ce district.

Sir FREDERICK BORDEN : Vous voulez parler de l'adjudant du district. Il faisait de l'inspection tout bonnement ; ce n'est pas la fonction dont il s'agit ici.

Il est fait rapport de la résolution telle que modifiée, qui est renvoyée au comité général délibérant le bill n° 5 concernant la milice du Canada.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le projet de résolution suivant :

Résolu,—Que la solde et les allocations des officiers de l'état-major général, de l'état-major de quartier général et de l'état-major de district, respectivement, auxquelles il n'est pas pourvu dans le bill concernant la milice du Canada, seront fixées par le Gouverneur en conseil des ministres.—Sis Frederick Borden.

M. CLARKE : Je ne sais trop si le ministre de la Milice se propose, par cette résolution, d'examiner s'il ne serait pas à propos d'augmenter la solde des commandants de district, mais il ne doit pas ignorer que ces officiers ne reçoivent qu'une bien faible rémunération, eu égard à leur position et aux dépenses qu'ils sont tenus de faire.

J'aimerais à avoir du ministre un mot d'éclaircissement sur ce qu'il entend faire à ce sujet.

Sir FREDERICK BORDEN : Déjà quelques-uns des officiers de l'état-major du

quartier général, les trois dont j'ai parlé, sont convenablement pourvus, et la présente loi renferme une disposition qui autorise l'Exécutif à agir quant à d'autres. Plusieurs reçoivent à l'heure qu'il est des appointements de $2,400; le plus élevé, je crois, est de $2,800. Comme l'observe l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke), le traitement que la loi actuelle accorde au commandant de district est absolument insuffisant. Il a été possible, par de libérales allocations de diverses sortes, de porter ce traitement à quelque chose d'équivalant à ce qu'il devrait être, mais il n'est que de 17 ou 18 cents dollars. En leur allouant une indemnité pour chauffage, l'éclairage, quelques-uns de ces officiers arrivent à un traitement de 2,400 à 2,500 dollars ; mais on a pensé qu'il valait mieux laisser la chose entre les mains de l'Exécutif, car le coût de l'existence est beaucoup plus élevé dans certaines régions que dans d'autres. Il y a également des localités où la besogne est beaucoup plus ardue qu'ailleurs, et il est à peu près impossible, vu les changements incessants qui se produisent dans un pays qui grandit comme le nôtre, de pourvoir, par acte du parlement, à des états de choses qui ne peuvent manquer de se renouveler bien des fois d'ici à cinq ou dix ans. Nous avons donc remis le soin de cette affaire à l'Exécutif, et je dois dire qu'il en est ainsi pour l'armée impériale, comme aussi en Australie, et presque partout ailleurs, je pense. Sans pouvoir indiquer de chiffres maintenant, je puis dire, d'une façon générale, qu'il y aura sûrement des augmentations suffisantes, je l'espère, pour contenter les officiers et les mettre à même de faire face aux exigences de la position honorable qu'ils occupent.

M. KAULBACH : Ces trois officiers mentionnés dans l'article auront-ils le rang de général ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oh ! non, il y en a encore un autre à venir.

Il est fait rapport sur la résolution qui est lue une deuxième fois et adoptée, puis elle est renvoyée au Comité général délibérant le bill (n° 5) concernant la milice du Canada.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le projet de résolution suivant :

Résolu,—Qu'il sera nommé un officier, d'un grade non inférieur à celui de colonel dans la milice ou dans l'armée régulière de Sa Majesté, qui pourra être chargé, sous réserve des règlements et sous la direction du ministre, de l'inspection de la milice ; et cet officier recevra tels émoluments, n'excédant pas $6,000, qui pourront être prescrits.—Sir Frederick Borden.

M. WARD : Pourquoi ce changement qui rend la disposition facultative au lieu d'être obligatoire ?

Sir FREDERICK BORDEN : Cet article est entièrement nouveau. Mon honorable ami pense peut-être à l'article relatif à la nomination du commandant général. Il s'agit ici d'inspection militaire, et le titulaire répond à ce que, dans le nouveau système adopté en Angleterre depuis que j'ai présenté ce bill, on appellerait l'inspecteur général.

M. WARD : Je vois que je me suis trompé.

Sir FREDERICK BORDEN : Je vais donner une explication très courte, car cette matière sera discutée à fond à la deuxième lecture du bill ou en comité.

M. CLARKE : Qui est-ce qui aujourd'hui fait l'inspection ?

Sir FREDERICK BORDEN : Il n'y a pas de telle inspection. En Angleterre, depuis que lord Esher a fait connaître le rapport de la commission de remaniement du bureau de la guerre, le gouvernement anglais, avec l'assentiment général de la nation, a adopté un nouveau système, qui, en deux mots, consiste en ce qu'il y aura un conseil général de l'armée composé de quatre grands officiers militaires, du secrétaire d'Etat de la guerre, du sous-ministre ou plutôt du sous-secrétaire et du trésorier du bureau de la guerre, en tout sept personnes.

Ces hommes composent le conseil de l'armée, comme on l'appelle. Le membre le plus important de ce conseil prend le nom de chef de l'état-major général. Il est chargé des recommandations à faire relativement à la police militaire du pays et c'est à lui de voir aux dispositions à prendre pour mettre l'armée en état d'entrer en campagne. On se dispense des services du commandant en chef au bureau de la guerre, et il n'y a plus de commandant en chef. Il y a cependant un officier important, connu sous le nom d'inspecteur général, dont c'est le devoir d'inspecter et de faire rapport au ministre et au conseil de l'armée de l'état exact des choses. L'inspecteur général est un fonctionnaire indépendant, nommé par le gouvernement, et il est appelé à rendre compte des progrès qui se font dans l'application des décisions du conseil de l'armée. Puisque nous sommes à étudier une nouvelle loi de milice, nous ferons bien, je crois, d'y insérer une disposition qui nous permette, si nous le jugeons à propos, de suivre le système qui vient d'être adopté en Angleterre. C'est pour cela que je présente cette résolution. J'ai aussi donné avis d'une résolution semblable, où il est question de nommer un officier qui aura le commandement militaire, sans cependant que l'on ait l'intention, en temps de paix ou dans les circonstances ordinaires, de garder à la fois ces deux officiers. Bien qu'il y ait en apparence augmentation du pouvoir de disposer des deniers publics, il n'en est rien à vrai dire, puisque en réalité ces deux emplois ne seront pas remplis en même temps. Il y aurait cependant un inconvénient à ce que le gouvernement n'eût pas ce pouvoir. J'ai donné avis le 18 avril—avis que l'on trouvera dans les procès-verbaux de ce jour-là—d'un amendement au bill, par lequel permission nous est donnée de nommer un officier

chargé du commandement ou de l'inspection. Après réflexion, j'ai pensé qu'il valait mieux présenter deux résolutions différentes, parce qu'il peut se présenter des circonstances imprévues—une révolte, des émeutes d'un caractère grave—où il soit nécessaire de nommer un commandant général, bien que peut-être on eût pu, comme en Angleterre, utiliser les services d'un inspecteur général. Ce pouvoir, nous ne l'aurions pas eu en vertu de l'article que j'ai proposé, et le gouvernement n'aurait pas été autorisé à nommer un commandant général. La résolution autorise la nomination de deux officiers, mais il est entendu que, si nous adoptons le système anglais, il n'y aura pas de commandant général, mais un inspecteur général. Cet article nous permet de lui donner un traitement n'excédant pas $6,000 par année. Et à propos, je dirai—et tout le pays sera, je crois, de cet avis—que d'après moi, pour remplir cette importante position d'inspecteur général, il conviendrait de nommer un officier impérial de haute condition et d'expérience.

M. CLARKE : Dites-vous dans cet article que ce devra être un officier impérial ?

Sir FREDERICK BORDEN : Non, mais que ce pourra l'être.

M. CLARKE : Dois-je comprendre de ce qu'a dit l'honorable ministre qu'il n'y aura pas de commandant général, mais que nous aurons en petit un conseil de l'armée composé du ministre de la Milice, de trois ou quatre officiers militaires et d'un conseiller financier. Je comprends que c'est l'intention du ministre d'adopter le projet dont il est question dans le rapport de la commission nommée en Angleterre pour s'enquérir de l'état du bureau de la guerre. Ce projet n'a été mis à exécution que tout dernièrement, et on ne sait pas bien encore quels résultats on en obtiendra. En attendant, est-ce l'intention de l'honorable ministre de supprimer la fonction de commandant en chef, et de se faire autoriser à nommer deux officiers ; un inspecteur général et un commandant général ?

Sir FREDERICK BORDEN : Ce que j'ai dit, et je le répète, c'est qu'un nouveau système a été adopté en Angleterre et notre habitude ici a été de suivre le système anglais. Je présume que nous continuerons à agir ainsi tant que nous serons colonie anglaise. Il est d'ailleurs beaucoup à désirer que nous agissions ainsi, car si jamais une armée anglaise est appelée ici à coopérer avec une armée canadienne, il est vivement à désirer que toutes deux aient autant que possible la même organisation. J'ai dit que ce serait peu sage de nous priver du droit de nommer un commandant général ; mais je crois qu'il est bon, eu égard à ce qui vient de se passer en Angleterre, de nous faire autoriser à adopter le système anglais, si nous jugions opportun de l'adopter.

M. CLARKE : J'ai compris aussi que l'inspecteur général serait le chef de l'organisation militaire, excepté en temps de guerre.

Sir FREDERICK BORDEN : Non.

M. CLARKE : Quel sera le chef?

Sir FREDERICK BORDEN : Eh bien ! il est probable que ce sera le ministre, aidé du chef de l'état-major général, qui conseillera le gouvernement. Ses fonctions se rapprochent le plus de celles de commandant général. Le commandement sera alors dévolu, d'une façon beaucoup plus étendue qu'il ne l'est maintenant, aux commandants des différents districts. Ces derniers aujourd'hui prennent plus ou moins leur mot d'ordre à Ottawa. Ils n'ont que bien peu d'initiative. Si nous adoptons le plan qui vient d'être adopté en Angleterre, ces officiers auront beaucoup plus de liberté d'action. Mais, comme je l'ai dit cette question demandera sans doute à être longuement discutée, et, vu l'absence ce soir de plusieurs députés, intéressés à prendre part au débat, peut-être vaut-il mieux attendre la deuxième lecture du bill. Tout ce que je demande, c'est d'être autorisé à faire la nomination s'il y a lieu ; et il ne peut pas y avoir de mal à cela.

M. CLARKE : Je ne m'oppose pas à ce que l'honorable ministre ait cette autorisation, ni à ce que la résolution soit adoptée. C'est un renseignement que je veux. Allons-nous avoir deux officiers, un commandant général et un inspecteur général, ou se propose-t-on, à l'occasion, d'employer comme commandant l'inspecteur général, qui remplirait les devoirs de cette position et dirigerait les troupes?

Sir FREDERICK BORDEN : Non ; nous avons à l'heure qu'il est un commandant général. Nous le garderons, et, tant qu'il sera là, la résolution n'aura pas d'application ; mais si plus tard les circonstances demandent que nous adoptions le système anglais, il y aura lieu de nommer un inspecteur général, et dans ce cas le commandant général deviendra inutile.

M. R. L. BORDEN : N'étant guère familier avec les choses de la milice, j'éprouve naturellement un peu d'embarras à en parler, mais il me semble que nous compliquons un peu trop les choses en cherchant ainsi à imiter tout ce que fait la mère patrie, qui tient sur pied une armée fort considérable et dont la milice est, je suppose, beaucoup plus nombreuse que la nôtre. Ces divers officiers auront à y commander une armée permanente de 300,000 à 400,000 hommes et une milice très considérable, mais avons-nous besoin d'une telle variété? Nous faut-il vraiment tant de bureaux, tant d'officiers? Nous avons déjà un commandant général, et voici que cette résolution autorise la nomination d'un officier de quelque autre sorte. J'avoue ne pas bien comprendre l'opportunité de l'appeler tantôt d'une façon et tantôt d'une autre, puisque, apparemment, il aura en temps

de paix les mêmes attributions que peut avoir un commandant général en temps de guerre. N'est-ce pas le cas ?

Sir FREDERICK BORDEN : L'inspecteur général n'a aucune initiative à exercer. Ses fonctions se bornent à faire rapport ; de sorte que le gouvernement est renseigné exactement par un officier compétent sur le fonctionnement du système.

M. R. L. BORDEN : Le commandant général a des devoirs à remplir actuellement, et l'on doit supposer qu'il est de quelque utilité pour le pays. Si ce changement est fait, qui remplira ces devoirs en temps de paix?

Sir FREDERICK BORDEN : Le conseil agira. En Angleterre, le conseil se compose du ministre comme président, du premier officier militaire, connu sous le nom de chef de l'état-major, de l'adjudant général, du quartier-maître général et du maître général de l'intendance. Ces officiers sont nommés pour quatre ans. S'il est vrai que la milice anglaise numériquement excède de beaucoup la nôtre et qu'elle soit 200 fois plus considérable que notre petite troupe permanente, il est non moins vrai qu'un bon état-major est ce qu'il y a de plus important dans l'organisation d'une armée.

Naturellement, nous n'avons pas besoin d'autant d'officiers qu'on en a en Angleterre. Là, l'adjudant général a sous ses ordres une demi-douzaine de directeurs généraux; au Canada, il peut bien n'en avoir qu'un, ou même n'en pas avoir du tout. Le quartier-maître général, en Angleterre, a de nombreux subordonnés ; ici, il pourra n'en avoir que deux. Le maître général de l'intendance a sous ses ordres un directeur du service technique de l'artillerie, officier que nous avons déjà. L'adoption ici du système anglais n'augmenterait pas d'un sou la dépense, bien que peut-être nous ayons à nommer un officier additionnel. Je demanderais à ceux des députés qui prennent intérêt à la chose de lire ce rapport du bureau de la guerre.

M. CLARKE : Nous en enverrez-vous des exemplaires ?

Sir FREDERICK BORDEN : J'en enverrai un à l'honorable député avec plaisir.

M. A. T. THOMPSON : J'ai lu ce rapport et je crois comprendre assez bien le système que l'on a récemment établi en Angleterre.

M. CLARKE : Depuis quand ce système est-il établi ?

M. A. T. THOMPSON : Tout dernièrement. Il existe des doutes, j'en conviens, sur le succès qu'on en attend ; mais si l'honorable député (M. Clarke) veut bien lire ce rapport, il sera pour le moment aussi convaincu, je crois, que je l'ai été. J'ai cependant quelque hésitation à croire qu'il réussira au Canada. On a dit en Angleterre que l'inspecteur général était "l'œil et l'oreille du conseil de l'armée" ; mais je ne vois rien dans la résolution qui parle de l'établissement d'un conseil de l'armée au Canada.

Sir FREDERICK BORDEN : J'ai donné avis de la chose.

M. A. T. THOMPSON : Il va sans dire que l'inspecteur général ne va pas sans le conseil de l'armée.

M. CLARKE : Quels sont actuellement les devoirs du commandant général ? Ne fait-il pas ici et là l'inspection des camps, et n'envoie-t-il pas au ministère un rapport de ses visites ? Quels devoirs parmi ceux que remplit actuellement le commandant général l'inspecteur aurait-il a rempir ?

M. A. T. THOMPSON : Le commandant en chef en Angleterre, dont l'office a été supprimé, faisait la même chose. J'imagine que l'on cherche à diminuer un peu les obligations par trop nombreuses et fort lourdes qui portaient sur le commandant général.

M. CLARKE : Quel serait en Angleterre le commandant en chef en cas d'hostilités ?

M. A. T. THOMPSON : S'il survenait une guerre, il en serait nommé un. En attendant, chaque officier commandant dans les huit districts militaires des Iles-Britanniques est d'office commandant général dans son district. L'inspecteur général fait la visite de ces districts et adresse son rapport au conseil de l'armée. Par exemple, le colonel Otter à Toronto serait commandant général de ce district, tandis que l'inspecteur général aurait à faire rapport sur tous les districts. Je ne discute pas la question de savoir s'il nous serait avantageux d'avoir ou non un conseil de l'armée; nous aurons occasion de le faire quand le projet de loi sera mis en délibération.

M. INGRAM : En cas de guerre, est-ce que l'officier impérial qui est à Halifax ne commanderait pas les troupes ?

M. A. T. THOMPSON : La nouvelle loi supprime cette anomalie, car cet officier pourrait bien être d'un rang inférieur au commandant général du Canada.

M. CLARKE : Et si nous adoptons le système anglais, nous aurons ici un conseil militaire ?

M. A. T. THOMPSON : C'est cela. C'est le point que j'ai cherché à mettre en lumière. Nous ne pouvons pas avoir un inspecteur général sans un conseil de l'armée, puisqu'il n'y aurait personne à qui l'inspecteur pourrait faire rapport.

M. CLARKE : Le ministre de la Milice sera lord de la Guerre ?

M. A. T. THOMPSON : Absolument.

M. CLANCY : Quel est au Canada l'état de choses qui y rende applicable le système anglais ?

Sir FREDERICK BORDEN : Notre organisation a toujours été une imitation de celle du bureau de la guerre, et ce qu'il a changé nous l'avons changé. On y a depuis plusieurs années essayé de se passer d'un commandant en chef. En 1890, la commission d'Hartington, après avoir soigneusement étudié la question, a fait rapport contre le système existant, et a recommandé fortement la même organisation qu'a recommandée plus tard la commission Esher.

M. CLANCY : Etait-ce à cause de sa grande supériorité ?

Sir FREDERICK BORDEN : Non, c'était parce que le secrétaire d'Etat de la guerre, qui est responsable au parlement, ne pouvait pas la plupart du temps savoir ce qui se passait, comme on l'a vu dans la guerre avec les Boers. C'a été pour remédier à des difficultés de cette sorte que le nouveau système a été adopté. En un mot, le gouvernement anglais applique à son armée de terre ce qui se pratique depuis un siècle dans la marine. L'Allemagne et les Etats-Unis ont aussi adopté ce même système.

M. KAULBACH : A mon sens, il y a beaucoup de force dans les arguments formulés par le ministre au sujet des réformes qu'il veut effectuer dans son ministère, et, j'en suis convaincu, le vif intérêt qu'il porte aux affaires militaires et sa profonde connaissance des besoins des divers services nous donne l'assurance que ces réformes réaliseront un progrès notable. A mon avis, il existe bien des rouages inutiles dont il serait facile de se dispenser, et entre autres ce conseil composé de sept membres, qui devront tous toucher une rémunération.

Sir FREDERICK BORDEN : Pardon, ces fonctionnaires sont tous rétribués actuellement, et le nouvel état de choses n'entraînera pas de dépenses supplémentaires.

M. KAULBACH : Voilà qui atténue, dans une certaine mesure, l'objection que j'ai fait valoir. L'inspecteur est un fonctionnaire indépendant, mais il est sous les ordres du conseil.

Sir FREDERICK BORDEN : Non pas ; il est nommé par le conseil et il est tenu de lui rendre compte des faits qu'il a constatés.

M. KAULBACH : J'approuve cette disposition. A mon avis, il importe que le commandant général soit un officier impérial, parfaitement versé dans l'art de la guerre et la tactique militaire ; bref, il faut qu'il soit à la hauteur des devoirs de sa charge. En nommant à cette charge un commandant général, doué de pareilles aptitudes, nous consulterions mieux les intérêts du pays qu'en choisissant dans les rangs de la milice un officier qui n'a jamais eu de service ni jamais été sur les champs de bataille. Voilà à mon avis un des premiers objectifs qu'il faut viser, en élaborant une mesure comme celle actuellement soumise à la Chambre.

On rend compte de la résolution, qui subit l'épreuve de la deuxième lecture et est adoptée.

Sur motion de sir Wilfrid Laurier, la Chambre lève sa séance à 10 heures 45 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 11 mai 1904.

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

BILLS D'INTERET PRIVE—PROLONGATION DE DELAI.

M. K. F. SUTHERLAND (Essex-nord) : propose :

Que la partie de la règle 49 qui limite le temps pour recevoir des pétitions à l'appui de bills d'intérêt particulier soit suspendue au sujet de la pétition de J. T. Schell et autres, agissant au nom de la Compagnie du chemin de fer du lac Erié et de la rivière Détroit, présentée ce jour,—demandant un acte à l'effet de construire un embranchement de chemin de fer,—conformément à la recommandation contenue dans le dixième rapport du comité des ordres permanents, et qu'elle soit lue et reçue sans délai.

M. SPROULE : Je désire faire observer que depuis quelques années la Chambre accorde avec beaucoup trop de facilité ces demandes concernant la réception de pétitions pour bills d'intérêt privé après les délais prescrits.

L'Acte de l'Amérique Britannique du Nord porte qu'aucune pétition pour bills privés ne sera reçue après les trois premières semaines de la session et qu'aucun bill privé ne sera présenté à la Chambre après les quatre premières semaines de la session. L'objet de cette disposition, je suppose, est de permettre d'expédier la besogne législative aussi rapidement que possible. Cette règle ne devrait être suspendue que dans les cas d'extrême urgence. Il y a deux mois que le Chambre est en session et les personnes qui avaient des bills privés à présenter auraient dû le faire en temps et lieu. Il semble que la règle soit devenue l'exception, car on l'enfreint si fréquemment qu'on a fini par croire qu'elle était sans importance. Il incombe au premier ministre de faire observer les règlements avec rigueur afin que les travaux de la session ne soient pas indûment prolongés.

Sir WILFRID LAURIER : Je suis bien obligé d'avouer que mon honorable ami (M. Sproule) a parfaitement raison. Les observations sont très opportunes et je les approuve presque en tout point, mais, en sa qualité de vieux parlementaire, il sait qu'il est parfois très difficile de faire observer les règlements à la lettre. Je ne crois pas, cependant, si ma mémoire est fidèle, que la

règle 49 ait été violée plus souvent cette année que par le passé. Pour ma part, je crois que nous ne devrions pas recevoir ces pétitions après les délais prescrits, à moins que bonne et valable cause ne soit montrée.

La motion de M. R. F. Sutherland est adoptée.

PETITIONS.

M. LEIGHTON McCARTHY (Simcoe-nord) : Je propose :

Que les requêtes demandant qu'il soit permis de soumettre à la Chambre les pétitions de la Compagnie d'assurance de l'Ouest et de la Compagnie Anglo-Américaine d'Assurance,— nonobstant l'expiration du délai pour présenter des pétitions pour bills privés,— soient lues, reçues et renvoyées ou comité des ordres permanents.

La dernière conflagration de Toronto rend cette motion nécessaire. La Compagnie d'assurance de l'Ouest et la Compagnie Anglo-Américaine d'assurance estiment qu'il y a nécessité pour elle d'émettre de nouvelles actions et elles s'adressent au parlement pour en obtenir l'autorisation. Ces deux compagnies sont au nombre des plus solides compagnies d'assurance contre l'incendie que nous ayons au Canada et leur requête est motivée par la grande conflagration dont la ville de Toronto a été le théâtre. Je suis certain que personne ne s'opposera à cette motion.

La motion est adoptée.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 104) concernant la Compagnie du chemin de fer de Tilsonburg, au lac Erié et au Pacifique.—M. Calvert.

INTERPELLATION.

M. LAVELL :

1. Le service postal à Welford-centre, province d'Ontario, se fait-il semi-hebdomadairement ?
2. Quand a-t-il été changé en un service quotidien ?
3. S'il y a eu un changement, pourquoi a-t-il été fait ?
4. Le changement, s'il a eu lieu, a-t-il diminué les frais d'entretien du bureau? Dans l'affirmative, de quelle somme ?

Sir WILLIAM MULOCK (directeur général des Postes) :

1. Oui.
2. Le 1er janvier 1904.

3 et 4. Le bureau de poste de Walford-centre a été établi le 1er janvier 1896. Le service postal s'y faisait semi-hebdomadairement à partir d'Easton's Corners. En janvier 1900, ce service a été combiné avec celui de Easton's Corners et de Irish Creek Station. C'est grâce à ce changement que Walford-centre a obtenu un service quotidien. Le contrat intervenu relativement à l'amalgamation de ces différents services a pris pied le 31 décembre 1903. Le département a estimé que, vu le peu d'importance du bureau de poste de Wolford-centre, un service semi-hebdomadaire répondait à tous les besoins. On a donc demandé des soumissions pour des services séparés comme autrefois, mais on n'en a reçu aucune relativement au service de Walford-centre. Le département a été obligé de conclure un arrangement temporaire afin de donner à Walford-centre un service semi-hebdomadaire. Vu qu'il n'y a pas d'arrangement définitif il est impossible de dire si les dépenses ont été diminuées.

WOODSTOCK, N.B.—SALLE D'EXERCICES MILITAIRES.

M. DANIEL :

1. Le gouvernement se propose-t-il de construire une salle d'exercices militaires à Woodstock, N.-B. ?
2. L'emplacement a-t-il été choisi ?
3. Le terrain a-t-il été acheté ?
4. Dans l'affirmative, de qui a été acheté le terrain, où est-il situé, et quelle est son étendue, et quel prix a été payé ?
5. Le gouvernement possède-t-il un lot de terre au coin des rues Green et Elm, dans la ville de Woodstock, N.-B. ? Dans la négative, à qui a-t-il été vendu, et pour quel prix ?

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : .

1. Oui.
2. Oui.
3. Le propriétaire n'a pas encore signé le contrat.
4. Le terrain et les bâtiments dessus construits appartiennent à M. Paxton Baird. L'emplacement est situé à une faible distance de l'édifice fédéral de la localité et mesure 100 pieds par 160. Le prix stipulé est de $6,000.

ENQUETE AU BUREAU DE POSTE DE KINGSTON.

M. BRODER :

1. L'inspecteur en chef Ross, a-t-il tenu une enquête au bureau de poste de Kingston au commencement de février dernier ?
2. Dans l'affirmative quel en a été le résultat, et l'assistant-maître de poste, le nommé John L. Renton, a-t-il été accusé d'ouvrir des lettres expédiées par la poste ?
3. Est-il vrai, tel que le rapportent le "British Whig" et le "Canadian Freeman", que Renton a été ainsi accusé par ses collègues ?
4. Est-ce la seule accusation portée contre Renton ?
5. N'a-t-il pas été accusé d'autres faits de nature sérieuse ?
6. Est-il vrai, d'après la rumeur qui a cours dans ladite cité, que M. A. Gunn, le maître de poste, a déclaré qu'il ne désirait pas avoir Renton pour son auxiliaire ?
7. Renton a-t-il été absent depuis l'enquête?
8. A-t-il été suspendu ou destitué ?
9. Le directeur général des Postes voudrait-il déposer sur le bureau tous les papiers à ce

sujet et l'enquête faite en 1899, y compris la correspondance adressée par le maître de poste de Kingston au département concernant la conduite dudit John L. Renton ?

Sir WILLIAM MULOCK (directeur général des Postes) :

1. Oui.
2. Oui et l'accusation a été déclarée mal fondée.
3. Oui.
4. Oui.
5. Non.
6. Non.
7. D'abord absent en congé et depuis pour cause de maladie.
8. Non.
9. Il est loisible à l'honorable député de demander le dépôt des documents.

PRIVILEGES DE FAIRE LA PECHE DANS LE LAC CUMBERLAND.

M. BOYD :

1. Des privilèges exclusifs ont-ils été accordés pour faire la pêche dans le lac Cumberland, qui est un renflement de la grande rivière Saskatchewan ? Et dans l'affirmative,—
2. A qui ?
3. Pour combien d'années ?
4. A quel prix, par année ?
5. Avec quels rets ?
6. Si c'est avec des rets à mailler, quelle est la longueur des rets et la dimension des mailles ?
7. Si c'est avec des rets à enclos, quel est le nombre des rets ?
8. Si les susdits ont été accordés, par qui ont-ils été recommandés ?

M. RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Oui, pour la pêche à l'esturgeon seulement avec des rets à enclos. Les autres pêches sont ouvertes à tous. Nous n'avons pas restreint les droits de pêche des sauvages ou des colons.
2. F. L. Merritt et E. D. Coffey, de Winnipegosis.
3. Cinq.
4. $200.

5 et 6. Avec des rets à enclos seulement.

7. C'est l'inspecteur des pêcheries qui doit en déterminer le nombre.

8. Des arrangements ont été faits directement entre le département et les concessionnaires, de la manière ordinaire.

TARIFS DE TRANSPORT DES CHEMINS DE FER DANS L'ONTARIO.

M. ANDREW BRODER (Dundas) : M. l'Orateur, avant d'aborder l'ordre du jour, je désire attirer l'attention de la Chambre sur l'entrefilet qu'un journal a publié au sujet des tarifs de transport des chemins de fer dans l'Ontario. Pour me conformer au règlement je proposerai l'ajournement.

Cette question a été mise dans le domaine de l'actualité par une lettre que le Grand Tronc vient d'adresser à la commission des chemins de fer au sujet de l'augmentation de ses tarifs. Cette compagnie tente d'expliquer ces changements du prix des transports en disant que les frais d'entretien et d'exploitation de son réseau se sont accrus considérablement. Il n'y a pas de doute que le rigoureux hiver que nous venons de traverser et les tempêtes de neige qui l'ont signalé ont dû augmenter les dépenses des chemins de fer ; mais le public a souffert encore plus que les compagnies de transport. Les commerçants et les industriels ont vu des marchandises qu'ils avaient livrées à Noël n'arriver à destination qu'au mois de mars suivant, ils ont vu le long du réseau du Grand Tronc et d'autres lignes des effets périssables se perdre à cause des grands froids qui ont prévalus. Les transports se sont effectués dans de telles conditions que les marchands devront vendre pendant l'été leurs marchandises d'hiver.

Voilà les contrariétés et les inconvénients, que le public a dû subir sans trop murmurer; mais la Compagnie du Grand Tronc, elle, pour se dédommager des pertes qu'elle a pu faire, élève ses tarifs. En d'autres termes tous les droits sont du côté des chemins de fer ; le public n'en a pas, lui. L'Etat a délégué aux chemins de fer une part de sa souveraineté, si je puis m'exprimer ainsi, en leur subordonnant les intérêts des particuliers, et, en ce sens, les chemins de fer sont devenus des routes nationales. Alors il me semble que le public devrait avoir voix au chapitre.

Je n'ai jamais eu de démêlés avec le Grand Tronc ou avec aucune autre compagnie de chemin de fer, mais je révoque en doute le droit de ces entreprises de transport d'élever leurs tarifs dans des circonstances exceptionnelles et de décréter virtuellement par la suite que cette augmentation sera permanente. Il faut recourir à des moyens exceptionnels dans des circonstances exceptionnelles, mais, ici, le Grand Tronc veut surélever se tarifs parce qu'il a souffert des pertes dans des conditons anormales qui n'existent plus aujourd'hui. Est-ce que le public n'a pas le droit d'être consulté? Que l'on examine nos statuts et on se rendra compte des subventions que les chemins de fer ont reçues de l'Etat et on en arrivera à la conclusion que le peuple a aussi des droits qu'il est difficile de méconnaître.

Qu'on me permette d'ouvrir les documents publics afin de montrer les sacrifices que les contribuables du pays se sont imposés pour subventionner les chemins de fer.

Le gouvernement de la province d'Ontario a donné $9,708,377.69 ; le gouvernement de la province de Québec a donné l'énorme somme de $17,561,089.08 et les municipalités de l'Ontario douze millions. Le Grand Tronc, par l'entremise de voies ferrées d'intérêt local dont il a plus tard pris possession, a reçu pour sa part $2,610,348.34, sans compter un prêt de $390,000 qui lui a été fait. Voilà les sacrifices que la population de l'Ontario s'est imposés et le montant des taxes que les municipalités de cette province ont dû prélever

pour payer ces subventions. Le réseau total de tous nos chemins de fer réunis était, le 30 juin 1903, de 19,078 milles. Pendant la période de construction, ces voies ferrées ont reçu en moyenne des gouvernements provinciaux $1,719.77 par mille, et des municipalités $867.55, soit une moyenne totale de $2,587.32 par mille pour notre réseau total. Voilà ce que les contribuables ont payé pour l'établissement de ces quelque 19,000 miles de chemin de fer.

Pour expliquer la surélévation des tarifs on a donné pour raison, devant la commission des chemins de fer, l'accroissement des frais d'exploitation. Dans le "Citizen," d'hier, je trouve, au sujet de l'appel que l'on fait à cette commission d'intervenir en cette matière, la citation suivante du "Financial Times," de Londres :

> Apparemment le bon peuple de l'Ontario ne comprend pas que les chemins de fer n'ont point été construits au Canada à la seule fin de fournir à la population des moyens de transport à bon marché ! Le capital étranger a été placé dans ces entreprises, non dans un but de philanthropie, mais pour produire des dividendes. Des renseignements puisés à bonne source nous permettent de croire qu'il est fort peu probable que l'autorité supérieure intervienne.

Cette déclaration d'un journal de Londres me semble assez extraordinaire. Sur quoi s'appuie cette gazette pour dire que l'autorité supérieure n'interviendra pas ? Est-ce qu'il n'y a aucun moyen d'empêcher les exactions d'une compagnie de chemin de fer. Le cultivateur qui vend des produits agricoles d'un fort volume est obligé de donner une bonne part de ses profits pour payer le prix du transport. Je crois qu'il est de mauvaise politique d'exiger des taxes aussi élevées, car, en agissant ainsi, les chemins de fer entravent virtuellement la culture des produits de cette nature dont le transport grossirait considérablement leurs recettes. Nos cultivateurs s'abstiendront de cultiver ces produits assujétis à des tarifs prohibitifs. Pour encourager cette culture et la rendre lucrative, il faudrait abaisser les prix de transport.

Le parlement devrait étudier cette grande question sous tous les aspects qu'elle présente. Pourquoi serait-il permis au Grand Tronc de prendre les gens à la gorge et de leur dire : Nous avons perdu de l'argent et vous devez nous indemniser de nos pertes. Est-ce que les capitalistes qui ont placé des fonds dans ces entreprises ne doivent pas encourir certains risques. Est-ce que le bon gros public doit supporter seul toutes les pertes ?

Il y a une couple d'années, on a démontré ici que jamais les compagnies de chemins de fer ne soumettent leurs tarifs à l'approbation de l'Exécutif, bien que la loi les y oblige. Pourquoi ne pas les forcer à remplir cette formalité. Pourquoi les prix de transport des marchandises ne seraient-ils pas soumis au contrôle de la Commission des chemins de fer, puisque c'est maintenant l'autorité compétente en cette matière ?

De quel droit le Grand Tronc vient-il dire aux expéditeurs : Nous avons subi des pertes, et, par conséquent, nous allons élever nos tarifs. Est-ce que pour s'indemniser du dommage qu'elles ont pu souffrir ces compagnies n'ont pas d'autres moyens que de prendre les gens à la gorge. Il me semble qu'on pourrait compenser ces pertes en surveillant de plus près l'administration et l'exploitation de la voie ferrée. Les compagnies invoquent en faveur de la surélévation des des tarifs l'augmentation des charges qu'elles doivent supporter, l'accroissement du prix du bois, de l'huile, du matériel, la construction de ponts, les tempêtes de neiges, mais elles se gardent bien de nous parler de l'accroissement considérable de leurs recettes et du volume de leur trafic et du commerce du pays. S'il y a augmentation des dépenses, il y a aussi augmentation des affaires; mais M. Hays, en tacticien habile, n'examine pas la question sous ce dernier aspect. Qu'il se donne la peine de lire le "Globe" de la semaine dernière, et il y verra un très éloquent article démontrant comment les compagnies de chemins de fer ont pu étendre leur trafic et faire de l'argent. M. Hays a bien soin de ne pas se placer à ce point de vue pour envisager la question.

Sans doute, les dépenses augmentent en proportion des affaires. Le bois, l'huile, la houille, et tous ces articles dont un chemin de fer fait usage coûtent plus cher qu'autrefois, et M. Hays en conclut que les expéditeurs doivent payer des prix de transport plus élevés. Si l'argument vaut quelque chose, cela veut dire que si un homme fait de bonnes affaires, les compagnies de chemins de fer ont le droit de prendre une part de ses profits ; mais elles tiennent dans l'ombre un fait important, c'est que si le bois, par exemple, coûte plus cher à la manufacture, c'est que le coût du transport des billes, du chargement dans les wagons et de la main-d'œuvre, ainsi que les frais généraux d'exploitation, sont beaucoup plus élevés qu'autrefois. Tout bien considéré, le manufacturier ne fait pas autant de bénéfices qu'autrefois. Par conséquent, M. Hays n'a pas le droit d'aller chercher une seconde planche à la scierie ainsi qu'il veut le faire en élevant ses tarifs.

On a parlé aujourd'hui d'un homme qui a expédié 100 barils de pommes d'un des comtés situés à l'ouest de Toronto. Les pommes, ayant perdu leur fraîcheur pendant le trajet, ne se vendirent que $100. Le Grand Tronc prit $75 et l'expéditeur dut se contenter de $25.

Une VOIX : Et les barils ?

M. BRODER : L'expéditeur les perdit.

Il est temps de rappeler au Grand Tronc et aux autres compagnies de chemins de fer qu'elles ont des devoirs à remplir envers le public. Je ne m'attaque pas particulièrement au Grand Tronc, mais je parle d'une

manière générale. Il est temps que la population comprenne ce qu'est l'établissement d'une voie ferrée et qu'elle soit prudente à l'avenir, si les compagnies ont ainsi le droit de prendre les gens à la gorge.

Je soulève cette question, parce que je la considère comme très importante. Je ne veux pas parler de choses qui me sont personnelles, car il s'agit de l'intérêt public, mais je sais que, dans certains cas, des tarifs locaux auxquels on assujettit le transport des marchandises sont loin d'être raisonnables. Dans plusieurs endroits du pays où il n'y a pas de concurrence, ces tarifs sont presque prohibitfs. Là où la concurrence est trop vive, les tarifs locaux ou de gare à gare sont souvent fixés de manière à indemniser la compagnie des pertes que lui font subir ses tarifs réduits d'entier parcours.

Il me semble que l'on devrait soumettre les chemins de fer à un certain contrôle. J'espère que le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) verra à ce que les intérêts du peuple soient convenablement protégés sous ce rapport, car la question est d'une importance vitale pour les commerçants, les industriels, et surtout pour les hommes qui, par la culture du sol, travaillent à l'accroissement de la richesse du pays.

Sir WILFRID LAURIER : Je dois rappeler à l'honorable préopinant (M. Broder) que le parlement, à sa dernière session, a retiré du domaine de la discussion, où elle était agitée depuis des années, cette question de la règlementation des tarifs de transport, en créant une commission des chemins de fer dont les attributions sont justement d'apprécier les faits de la nature de ceux que l'on vient de nous signaler. Cette commission est en plein fonctionnement aujourd'hui et la question dont on vient de saisir la Chambre est exclusivement de sa compétence. L'intervention du gouvernement en cette matière serait, actuellement du moins, inopportune et l'intervention du parlement serait peut-être prématurée, car nous ne savons pas encore quel remède la commission pourrait prescrire dans l'intérêt public. Je suis certain que mon honorable ami conviendra avec moi que ni le gouvernement ni le parlement ne peut agir maintenant, et qu'il est préférable de mettre la commission à l'épreuve, afin de savoir si elle peut remédier aux abus dont on se plaint.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Il me semble que la Chambre ne perd pas son temps et n'abuse pas de ses privilèges en discutant cette importante question. L'agitation est la meilleure manière d'éveiller l'opinion publique ; et c'est presque toujours l'opinion publique qui fait agir ces commissions de chemins de fer et porte à leur connaissance les griefs des contribuables.

Le peuple canadien ayant assez libéralement subventionné la construction du Grand Tronc et des autres voies ferrées que cette compagnie exploite, je crois qu'il est bon de sonner l'alarme lorsque ce chemin de fer décrète une surélévation générale et assez considérable de ses tarifs de transport, parce que certaines circonstances exceptionnelles ont augmenté temporairement ses frais d'exploitation. Si le pays n'eut pas payé une partie du coût de l'établissement de ce réseau, on pourrait peut-être se contenter de soumettre la question à la commission des chemins de fer ou adresser des représentations au Grand Tronc, car, dans ce cas, cette compagnie pourrait peut-être, avec assez de raison, nous opposer l'argument qu'elle a donnée pour élever ses tarifs.

Je suis d'accord avec l'honorable député de Dundas (M. Broder) lorsqu'il dit que les compagnies de chemins de fer ne paraissent pas avoir une idée bien exacte de leurs devoirs et des droits du public. Je prétends avec le juge Black que les voies ferrées sont les grandes artères du commerce et que comme telles, elles appartiennent, dans une certaine mesure, à tous les citoyens qui en font usage. Nous sommes, pour ainsi dire, copropriétaires de ces chemins de fer. Pour bien faire comprendre cette copropriété et pour bien nous rendre compte que nous avons des droits que nous ne revendiquons pas toujours et qui sont trop souvent méconnus, il me suffira d'appeler votre attention sur les privilèges que nous avons accordés aux chemins de fer, sur le pouvoir que nous leur avons donné de nous taxer et de puiser dans notre bourse de cent manières différentes.

On méconnaît les droits du public et le public ne semble pas s'en formaliser outre mesure. Tant que nous subventionnerons la construction des chemins de fer, nous serons, jusqu'à un certain point, copropriétaires de ces grandes artères du commerce, et il nous appartiendra d'intervenir lorsque les intérêts du public seront menacés.

Je ne pensais pas que la Chambre serait saise de cette question aujourd'hui et je n'ai pas sous la main un état des sommes que les 19,000 milles de chemins de fer que nous possédons ont coûté, en argent ou en livres, au trésor fédéral, aux provinces, aux municipalités et aux particuliers. Cependant, je désire attirer votre attention sur les subventions reçues par la compagnie qui veut aujourd'hui surelever ses tarifs de transport.

Je crois que le premier rail de ce réseau a été posé en 1852. De 1855 à 1857, les anciennes provinces du Haut et du Bas Canada ont donné $15,142,633 pour l'établissement de ce chemin de fer. C'est le trésor public qui a avancé ces fonds au Grand Tronc, et tous ceux qui font aujourd'hui usage de cette ligne contribuent à payer l'intérêt de cette somme. La compagnie aurait dû rembourser cet argent avec intérêt. A l'époque de la confédération, en 1867, l'intérêt simple de cette somme s'élevait à $10,457,453. Pas un sou tant du capital que des intérêts n'a été versé au trésor. Le Grand Tronc a tout gardé. Calculez maintenant l'intérêt depuis la Confédération jusqu'au 30 juin 1903, et

vous constaterez qu'il s'élève exactement à $32,708,093. Le peuple canadien n'a pas été remboursé d'un seul sou. Ainsi, le 30 juin 1903, la somme due par le Grand Tronc au trésor public était de $58,307,179. Et c'est ce chemin de fer qui veut remanier ces tarifs de transport de façon à les élever considérablement ! A l'heure qu'il est, il y a à l'ordre du jour un bill dont l'objet est d'accorder de grandes faveurs à cette compagnie. Naturellement, je n'ai pas l'intention de discuter cette mesure aujourd'hui, mais il ne faut pas la perdre de vue lorsque nous appelons l'attention de la Chambre sur les exigences de cette compagnie.

Indépendamment de la grosse somme que je viens de mentionner, le Grand Tronc a reçu des subventions d'autres sources. Le Grand Tronc, ou les lignes qu'il exploite ou sur lesquelles il a la haute main ont reçu du gouvernement fédéral $2,850,843 ; de la province d'Ontario, $2,671,337 ; de la province de Québec, $1,354,797, c'est-à-dire de ces deux provinces une somme totale de $4,026,134. Les municipalités de l'Ontario et de Québec, aux fins de s'assurer des communications avantageuses par chemin de fer ont donné, les premières, $5,753,954, et les secondes, $293,774. Ainsi, les municipalités de l'Ontario et de Québec, indépendamment des sommes que j'ai mentionnées auparavant, n'ont pas donné moins de $6,047,728. Les subventions provinciales et municipales, sans compter celles que le Grand Tronc a reçues de l'ancienne province du Canada, s'élèvent à $12,892,701. Le total des subventions de tout genre que le Grand Tronc a reçues du trésor public est de $71,202,888.

A ce joli denier, il faut ajouter les sommes données au Grand Chemin de fer de l'Ouest qui forme aujourd'hui partie du réseau du Grand Tronc, lesquelles s'élevaient, en 1869, à $1,152,568 ; et aussi les sommes données au Northern Railway, formant un montant de $3,258,769 dont pas un sou n'a été et ne sera remboursé aux municipalités ou à la province.

Le Grand Chemin de fer de l'Ouest et le chemin de fer du Nord qui sont aujourd'hui la propriété du Grand Tronc et qui sont exploités par lui, ont reçu $4,411,328. Ainsi, le réseau du Grand Tronc et les embranchements qu'il possède et exploite, qui contribuent à grossir ses recettes, n'ont pas reçu moins de $75,614,208, y compris les intérêts, si l'on calcule ces intérêts au taux qui devait être payé. Cette somme de $75,000,000 leur a été payée pour ouvrir des débouchés au commerce et procurer au peuple les moyens de communication par chemin de fer dont il avait besoin. Maintenant, cette compagnie s'imagine qu'elle est maîtresse des chemins de fer du peuple et du pays et qu'elle peut exiger les prix qu'elle voudra, sans que personne n'ait rien à y voir. Elle profite du plus futile prétexte pour augmenter les prix du transport. M. Hays fournit le meilleur des arguments par sa réponse à ceux qui se plaignent que les tarifs sur le bois en grume chargé à Penetanguishene était excessif. M. Hays répondit : La hausse dans le prix du bois vous permet de payer cet excédent de prix.

C'est absolument la règle adoptée par les compagnies de chemin de fer. Nous en avons eu un exemple ici même. La rareté du bois à Toronto, l'avant dernier hiver, permettait à ceux qui en avaient à vendre de réaliser un certain bénéfice, ce qui ne leur était pas arrivé depuis plusieurs années, mais dès que le prix du bois fut augmenté, les compagnies de chemin de fer élevèrent les prix de transport de manière à accaparer tout le profit que les marchands de bois auraient pu espérer de cette hausse. La réponse des compagnies est toujours la même: Vous êtes en état de payer plus cher. Elles ne se demandent pas si les prix exigés antérieurement étaient suffisants ou non ; elles s'emparent simplement des profits qui devraient aller aux producteurs des produits transportés par les chemins de fer.

Si ce principe était juste, elles devraient abaisser les prix sur un article quelconque, quand survient une baisse dans les prix de ce produit. Ce serait une sorte de compensation, mais une fois que les tarifs de transports ont été augmentés, on ne les diminue jamais. Voilà ce dont on se plaint. M. Kane, de Newmarket, était aussi en droit de répliquer que le prix de revient de ses produits avait augmenté, que le Grand Tronc de protester qu'il payait plus cher pour sa main d'œuvre.

Une autre raison donnée par M. Hays, c'est que si un projet de loi actuellement soumis à la législature d'Ontario est adopté, les chemins de fer auront plus de taxes à payer. Je ne cherche pas à démontrer que les chemins de fer ont payé jusqu'à présent leur juste quote-part des impôts. S'il avait prouvé cela, je comprendrais qu'il cherchât à se créer d'autres sources de revenus, pour compenser cet excédent d'impôt ; mais c'est le contraire qui est vrai ; jusqu'à présent les chemins de fer n'ont pas payé leur juste quote-part des impôts pour subvenir aux charges des municipalités. Ils ne paient qu'une taxe rédicule, comparée à celles qu'on exige des autres citoyens.

Maintenant qu'une démarche est faite pour amener les compagnies de chemin de fer à payer une part légitime des impôts, elles en profitent pour élever leurs tarifs. Elles disent encore : L'hiver dernier, nous avons dû dépenser beaucoup plus pour lutter contre la neige et faire circuler les trains. C'est un hiver esceptionnel, comme nous n'en aurons probablement pas d'ici à vingt ans. La statistique nous enseigne qu'on n'avait pas vu un hiver aussi rigoureux depuis vingt-neuf ans, et les probabilités sont que nous n'en verrons pas un semblable avant vingt-neuf autres années ; mais si on permet au Grand Tronc de profiter de cette circonstance pour augmenter ses prix, on peut être

certain qu'il ne les abaissera pas d'ici à 29 ans. Il s'agit d'un fait exceptionnel et non d'une cause permanente, et la Commission des chemins de fer n'en devrait pas tenir compte.

Je considère que les compagnies n'ont pas réussi à établir leurs prétentions, et bien que la question soit soumise à la commission des chemins de fer il est bon de la discuter ici, afin de signaler toutes les objections du public qui pourraient échapper à la commission et dont elle devra tenir compte lorsqu'elle aura à décider entre les intéressés et à fixer un taux raisonnable pour le transport des marchandises sur les chemins de fer.

Je considère que M. Hays n'a pas fait une preuve convaincante. Dans cette affaire, comme dans les autres, les compagnies de chemins de fer traitent le public cavalièrement, comme si elles étaient maîtresses du pays, comme si elles avaient construit ces voies ferrées avec leur propre argent, comme si elles n'avaient pas reçu de privilèges pour fournir à la population de ce pays les avantages de communications par chemin de fer. Elles agissent comme si elles avaient exécuté ces travaux de leurs propres deniers et comme si elles étaient libres d'imposer les restrictions et exiger les prix qu'il leur plaira. Le parlement a le devoir de s'occuper de cette question, et le Grand Tronc devrait être la dernière compagnie à se plaindre et à vouloir élever ses tarifs au chiffre projeté après toute l'aide et tout l'encouragement qu'elle a reçus du gouvernement fédéral, des provinces, des municipalités et des particuliers pour la construction et l'exploitation de son réseau. Pour toutes ces raisons, cette compagnie ne devrait pas élever ses tarifs d'une manière aussi arbitraire, et chercher à s'attribuer les profits légitimes que les producteurs sont en droit d'attendre de la vente de leurs produits.

M. RUFUS POPE (Compton): Je considère, M. l'Orateur, que cette question est une des plus importantes que le parlement ait eu à discuter depuis quelque temps ; on en a déjà beaucoup parlé dans le passé, et si je ne me trompe, il en sera encore beaucoup question, à l'avenir. Je suis surpris de voir l'honorable premier ministre la traiter aussi légèrement ; il semble avoir maintenant adopté une tactique d'expectative contre laquelle il s'élevait si fortement l'an dernier, quand il disait que le pays ne pouvait pas attendre. Il y a une partie de la population qui attend et qui paie ; c'est la classe agricole. Le parlement fédéral, les parlements provinciaux et les municipalités ont donné $237,000,000 en subventions aux chemins de fer sans compter de 57 à 62,000,000 d'acres de terre. Si on évalue ces terres à $1 l'acre, l'ensemble des voies ferrées du Canada a été subventionné à raison de $16,000 par mille.

Je demande ce que le cultivateur a retiré de ces charges énormes qui pèsent sur le pays. Nous savons au juste dans quelle proportion le pays a contribué à l'établissement de moyens de transport. Nous avons les chiffres sous les yeux, et on avouera qu'ils sont considérables pour une population de six à sept millions d'habitants. Quand une population s'est imposée de tels sacrifices, elle est en droit d'en attendre quelque dédommagement, soit de la part du gouvernement, soit de la part des compagnies qu'elle a si généreusement subventionnées.

Or, quels avantages en retirons-nous? N'est-ce pas un fait avéré qu'on peut expédier du grain ou autre marchandises de Chicago à Montréal, à meilleur marché que d'une ville d'Ontario à Montréal. Dans le même convoi il peut y avoir six wagons de grain canadien et six wagons de grain américain, à destination du même port, allant dans la même direction, soit au Canada, soit en Europe. Nous avons subventionné les lignes, construit les quais et les ponts, donné de l'aide aux lignes de paquebots pour pouvoir expédier notre grain en Europe, et quels avantages en retirons-nous? Nous payons pour le transport de notre grain de 10 à 20 cents de plus par 100 livres que le grain étranger qui passe à travers notre pays. Il me semble que c'est une question qui mérite qu'on lui consacre une heure ou deux d'examen.

Il est possible que l'honorable premier ministre n'ait pas beaucoup à cœur les intérêts des cultivateurs ; il se peut qu'il ait oublié qu'il y a une classe de notre population qui supporte une très forte proportion des impôts sans trop murmurer, mais un jour viendra où ces électeurs se diront qu'il est temps pour eux de songer à leur propre bien-être et cette question des tarifs de transport pourrait bien leur fournir cette occasion qu'ils attendent.

Tous les jours le comité des chemins de fer a à s'occuper de chartes omnibus, demandées par des hommes de paille, des courtiers qui n'ont d'autre but que de spéculer avec les droits et privilèges que leur accorde ce parlement, et qui n'ont jamais eu la moindre intention de mettre à exécution les travaux mentionnés dans ces chartes.

Qu'en résultera-t-il ? Ces chartes sont colportées d'un bout à l'autre du pays et offertes au premier venu, pour des sommes variant de $50,000 à $500,000, selon l'importance du pays que doit traverser la ligne projetée. C'est de là que part la question des prix de transport. Dans les tarifs à établir plus tard, il faudra tenir compte des sommes dépensées pour l'acquisition de la charte. Par dessus tout il y a celui qui spécule sur la construction du chemin, qui réalise des meillions par cette opération et grève le chemin d'obligations énormes. Il en résulte que la Compagnie est obligée d'imposer à la classe commerciale et à la classe agricole des tarifs exorbitants pour parvenir à joindre les deux bouts.

La situation est telle dans ce pays, qu'il nous est bien permis de consacrer quelques heures à la discussion de cette question. Quand le Grand Tronc ou toute autre com-

pagnie prétend élever ses tarifs, dans l'est et l'ouest d'Ontario, sous prétexte que nous avons eu un hiver rigoureux, je dis que c'est vouloir se soustraire aux obligations que tout le monde a eu à subir. Le Grand Tronc est tenu de supporter sa part d'inconvénients. Qu'il renonce à payer un dividende et qu'il mette une certaine somme au compte des profits et pertes. Si, parce que nous avons eu un hiver d'une rigueur exceptionnelle, une compagnie de chemin de fer prétend se décharger sur le public du surcroît de dépenses qu'elle a eu à faire, il ne sera pas dit qu'une voix ne se fera pas entendre dans le parlement pour protester contre cette prétention, sous prétexte que nous avons une commission de chemin de fer. Cette commission a déjà rendu deux ou trois décisions qui ont été mises de côté, je crois, par le gouvernement. Dès le début le gouvernement a semblé manquer de confiance dans cette commission.

Le Grand Tronc, l'hiver dernier, s'est-il conformé aux stipulations de son contrat pour le transport des malles dans Ontario ? Ce contrat est le dernier de ses soucis. Si un particulier manque à ses engagements, on s'empresse de lui en faire payer la façon; à chaque infraction on le tient responsable des dommages causés. Le peuple canadien a subventionné ses chemins de fer comme jamais peuple n'a subventionné les siens, et il est bien disposé à faire respecter ses droits. Plus que partout ailleurs, non seulement les membres de cette Chambre, mais tous les contribuables du pays ont le droit d'élever la voix et de faire connaître leur opinion sur cette question.

Les lois touchant à la question du transport, dans l'avenir, ont besoin d'être minutieusement examinées. S'il est vrai que nous n'avons aucune juridiction sur ces compagnies, s'il est vrai qu'après leur avoir versé $300,000,000 nous n'avons rien à dire dans la fixation des tarifs, il est temps de s'arrêter dans cette voie et de cesser tout encouragement à des compagnies en imposant de lourds impôts sur la population. Je crois que le temps est venu de changer de système, de ne plus accorder de charte, de ne plus concéder de privilèges; que ceux qui veulent construire des chemins de fer s'entendent entre eux, qu'ils se forment en association et qu'ils construisent tous les chemins de fer qu'ils voudront, avec leur propre argent. Le pays est rempli de gens qui ont des chartes en leur possession. Quand une compagnie se présente devant le comité des chemins de fer pour construire une ligne d'un point à un autre, nous constatons qu'une charte semblable a été accordée l'an dernier ou l'année précédente, mais qu'aucuns travaux n'ont été faits. Le détenteur de cette charte vient à son tour devant le comité et dit : Vous autorisez la construction d'un chemin de fer qui longera le mien sur une distance de 10, 12, 15 ou 50 milles, selon le cas. Toute compagnie disposée à mettre son propre argent dans l'entreprise devrait avoir le droit de construire un chemin sans s'inquiéter de savoir si une charte a été accordée pour un autre chemin allant dans la même direction. Si la compagnie qui avait un droit antérieur n'en a pas profité, tant pis pour elle.

Il est temps pour le parlement de changer le système suivi jusqu'à présent, dans l'octroi de chartes et de privilèges à des compagnies. Si l'on tenait compte de la majoration des capitaux et de certaines autres conditions, ou constaterait que le paiement des dividendes fait peser sur ce peuple des charges qui suffiraient à écraser les nations les plus prospères. La prospérité et le rapide développement de notre grand Nord-Ouest ne font doute pour personne, mais pourquoi irions-nous grever les générations futures d'aussi lourdes obligations, et de quel droit veut-on nous dire que cette Chambre n'a pas le droit de s'enquérir de la nature de ces obligations. Je maintiens que ni le Grand Tronc ni aucune autre compagnie n'ont le droit de profiter d'un cas fortuit et temporaire pour imposer de nouvelles charges à la population. Je proteste contre les paroles du premier ministre qui, parce que nous avons une commission des chemins de fer, la Chambre n'a pas le droit de s'occuper de ces questions. Aucune autre question n'intéresse plus l'avenir de ce pays que cette question des transports.

La construction d'un chemin de fer n'est rien ; la grande affaire c'est de savoir à quelles conditions les produits du pays pourront être transportés sur cette voie, quand elle sera construite. Nous avons tellement subventionné les chemins de fer au Canada, que ceux que nous possédons ont coûté comparativement peu d'argent à ceux qui les ont construits, et si nous devons remettre la propriété de ces chemins à des compagnies privées, sans avoir notre mot à dire quant aux taux de transport qui seront exigés, il vaudrait mieux s'occuper immédiatement du rachat de toutes les voies ferrées du pays, afin de pouvoir enfin retirer quelqu'avantage des $230,000,000 que nous avons dépensés.

M. M. K. RICHARDSON (Grey-sud) : Je me reprocherais de dire quoi que ce soit de nature à accentuer le sentiment croissant d'antagonisme qui existe entre les producteurs et les cultivateurs de ce pays, et les grandes compagnies de chemin de fer. Tous ceux qui ont des yeux et des oreilles pour voir et entendre ne peuvent nier l'existence de cet antagonisme. Je considère qu'il est de notre devoir à tous de ne rien dire qui soit de nature à aggraver inutilement la situation. Le peuple doit se rendre compte que les capitalistes étrangers qui ont engagé leurs capitaux dans la construction des chemins de fer au Canada, n'étaient pas guidés par des motifs humanitaires, et que les chemins de fer ne sont pas des questions prilosophiques, mais des entreprises commerciales.

D'un autre côté, au sortir d'un hiver d'une rigueur exceptionnelle, le Grand Tronc choisit mal son temps pour venir dire à la Commission des chemins de fer qu'il a l'intention d'élever son tarif, au grand détriment de la classe agricole. Je veux bien admettre que les compagnies de chemins de fer aient fait de plus fortes dépenses cet hiver que les années passées, pour tenir les voies libres ; mais il y a aussi dans Ontario des milliers d'hommes dont les affaires ont eu à souffrir et il y en a aussi des milliers dans tout le Canada qui sont aujourd'hui dans l'embarras, pour la même raison. Il ne faut pas oublier, non plus, que pendant un an avant cet hiver exceptionnel, le service du Grand Tronc dans Ontario était très défectueux, de sorte qu'à tout prendre on ne pouvait plus mal choisir son temps pour imposer des conditions encore plus onéreuses à la population. On dirait que la compagnie s'est dit : Si cet hiver exceptionnellement rigoureux nous impose un surcroît de dépenses et si le gouvernement d'Ontario juge à propos de nous taxer davantage, prenons nos précautions pour ne rien perdre et faisons payer cet excédent de dépenses au public en élevant notre tarif. Le Canada a plus contribué que tout autre pays à la construction des chemins de fer. Notre population s'est lourdement taxée pour venir en aide à ces compagnies et ceux qui ont mis leurs capitaux dans ces entreprises devraient comprendre que si des circonstances exceptionnelles viennent diminuer leurs revenus, c'est à eux à en courir le risque. Si les dividendes des actionnaires ont été moins élevés, il ne faut pas oublier que les cultivateurs n'ont pas pu expédier leurs produits sur les marchés et que les gens d'affaires ont eu à souffrir de la stagnation du commerce.

Je regretterais de voir s'accentuer l'antagonisme qui existe entre les compagnies de chemins de fer et la classe agricole dans ce pays. L'idée se répand de plus en plus qu'au Canada le peuple ne se gouverne pas lui-même, mais qu'il est sous la férule des grandes compagnies de chemins de fer. Voilà assurément un état de choses regrettable, et il faudrait y remédier. Il faut que le peuple sache que ceux qui mettent leur argent dans les chemins de fer espèrent en retirer des bénéfices ; que cet argent n'est pas toujours fourni par ceux qui en ont à perdre, mais bien souvent par des gens peu fortunés. Il n'est donc que juste que, dans l'ensemble, les chemins de fer paient des dividendes raisonnables à leurs actionnaires ; mais si une compagnie profite d'une mauvaise saison pour décréter une hausse permanente dans les prix de transport, elle s'expose à mécontenter une population qui l'a généreusement subventionnée de différentes manières. Les compagnies de chemins de fer devraient tenir compte de cela. Le peuple contribue largement non seulement à la construction, mais aussi à l'entretien des chemins de fer, et on ne devrait pas tolérer que les compagnies se mettent au-dessus de l'intérêt général, en taxant tous les produits du pays.

Un homme ne peut plus dire s'il pourra produire tel ou tel article avec profit ; c'est la compagnie de chemin de fer qui décide s'il aura des bénéfices ou non. Ce système est contraire aux intérêts, non seulement d'une classe, mais de toute la population, et il est important que cette question soit discutée à fond ici et dans tout le pays.

M. ROBERT JOHNSTON (Cardwell) : M. l'Orateur, il ne m'arrive pas souvent de prendre la parole, mais je crois de mon devoir de dire quelque chose sur cette importante question. Je n'ai jamais été partisan d'une commission des chemins de fer. J'ai toujours considéré que le gouvernement du jour s'en servirait comme d'un bouclier. Comme il arrive toujours quand on confie une entreprise à d'autres, le gouvernement cherchera à se mettre à l'abri derrière la commission.

Je n'ai pas encore été à même d'en constater les avantages. Elle a bien rendu deux ou trois décisions, mais le gouvernement, les a mises de côté. Je comprends que lorsque la commission rend une décision, le gouvernement a toujours le droit d'intervenir et de dire si elle doit être mise à exécution ou non. Or, il est plus facile à une compagnie de chemin de fer de s'entendre privément avec cette commission, qu'avec le gouvernement ou la Chambre des communes composée de 214 membres.

Bien que je n'aie pas été en faveur de la création de cette commission, je constate qu'elle a eu un résultat : nous n'avons plus besoin d'un ministre des Chemins de fer. Depuis que le titulaire actuel est entré en fonctions, il n'a pas pris la parole une seule fois dans cette Chambre et il n'a rien fait autre chose que signer la convention du Grand-Tronc-Pacifique. Il n'a pas dit un mot sur la question et il laisse à ses collègues le soin d'expliquer les clauses d'un contrat qu'il a lui-même signé.

Les compagnies de chemin de fer se plaignent des pertes que leur ont fait subir la rigueur du dernier hiver et l'abondance de la neige ; mais toute la population en a souffert autant que les compagnies. Nous avons dû subir notre mal en silence, et je considère comme une injustice de la part des compagnies de vouloir élever leurs tarifs de manière à se récupérer de ses pertes sur le public.

Je n'ai pas l'habitude de me livrer à des récriminations contre les chemins de fer, mais permettez-moi, M. l'Orateur, de citer un cas qui m'est personnel. L'hiver dernier j'avais vendu un certain nombre de jeunes animaux. En vertu d'un arrangement conclu il y a quelques années avec les compagnies de chemin de fer, tous les animaux enregistrés sont transportés à moitié prix. Les animaux sont supposés peser tel ou tel poids, selon leur âge. Un animal de deux ans et un jour paie deux fois plus qu'un animal de deux ans. J'en avais vendu huit et le plus âgé n'avait que neuf mois. Il me fut impossible d'obtenir un wagon pour les ex-

pédier, soit par le Grand Tronc ou le Pacifique Canadien avant que le plus âgé eût dépassé l'âge de deux ans. Le résultat a été qu'il m'a fallu payer le double du prix que j'aurais eu à payer si les animaux avaient été expédiés à la date à laquelle ils avaient été vendus. J'ai de plus dépensé $21 pour les nourrir en attendant que la compagnie fût prête à les transporter.

Si les compagnies peuvent augmenter les tarifs à leur guise et si le gouvernement dégage sa responsabilité en s'en remettant à une commission qu'il a lui-même nommée, le public ne sera pas satisfait. Ceci n'est que le commencement, et si on permet au chemin de fer Grand Tronc d'augmenter les prix de transport, le chemin de fer Canadien du Pacifique et les autres compagnies ne tarderont pas à en faire autant. Les compagnies de chemins de fer ne se battent pas entre elles, même là où il y a concurrence. La concurrence n'existe pas réellement, et là où il y a deux lignes, les prix sont les mêmes ; nous n'avons que le choix entre les deux lignes.

Il vaudrait mieux pour le pays en général, que cette question fût réglée par le gouvernement que par trois commissaires. Je déplore les inconvénients et les difficultés contre lesquels les chemins de fer ont eu à lutter l'hiver dernier ; mais les cultivateurs ont aussi été obligés de faire des dépenses pour déblayer les chemins et maintenir les communications. Ils subissent ces pertes sans murmurer ; pourquoi les compagnies de chemins de fer n'en ferait-elles pas autant ? Il y a de bonnes et de mauvaises saisons pour les compagnies comme pour les cultivateurs, mais ces derniers n'ont personne pour les indemniser.

Le gouvernement devrait intervenir et dire aux compagnies ; je fixerai moi-même les tarifs ; vous n'avez pas le droit de vous faire rembourser par la population des pertes que vous avez subies. Je voudrais savoir une bonne fois si les compagnies de chemins de fer, parce qu'elles ont subi des pertes durant l'hiver, ont le droit d'élever leur tarif en été, et de se dédommager ainsi aux dépens du public. Cette prétention des compagnies de chemins de fer est le meilleur argument en faveur de la nationnalisation des chemins de fer. J'espère que le gouvernement n'attendra pas le bon plaisir de la Commission, mais qu'il verra à ce qu'elle règle cette question au plus tôt et que le public soit traité avec justice.

M. E. COCHRANE (Northumberland-est): Voici une question, M. l'Orateur, qui touche de près aux intérêts de toute la population, et bien que je n'aie pas l'intention de prononcer un discours, je désire soumettre quelques remarques à la Chambre.

Quelques VOIX : Parlez plus haut.

M. COCHRANE : Je suis enrhumé et je ne puis pas crier ; mais si mes honorables collègues veulent bien garder le silence et écouter, ils entendront ce que j'ai à dire. J'ai vu avec regret le premier ministre et le directeur général des Postes rire et badiner, pendant que la Chambre était occupée à discuter cette grave question. Ils peuvent se permettre de rire et badiner pendant qu'on extorque l'argent du peuple. Cela ne les concerne pas. Tant qu'ils seront au pouvoir, qu'ils toucheront leurs émoluments et vivront gaiement, peu leur importe si d'autres souffrent. Mais l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) ne rira pas, lui, car, lorsqu'il était dans l'opposition, il aimait à s'apitoyer sur le tort des malheureux cultivateurs qu'on saigne à blanc. Je me demande souvent ce qu'il pense aujourd'hui. Je vais lui exposer, ainsi qu'à l'honorable premier ministre, la situation telle qu'elle est, et je leur demanderai ensuite, pourquoi ils nous conseillent d'attendre pour voir ce que fera la commission.

Pas plus tard que l'an dernier, l'honorable premier ministre, en nous exposant pompeusement le projet du Grand-Tronc-Pacifique, déclarait que le temps ne suspendrait pas sa course et qu'une minute perdue ne se retrouve jamais. Aujourd'hui, il nous conseille d'attendre pour voir ce que fera la commission. Je dis à mon tour que le gouvernement ne doit pas perdre une minute pour engager la commission des chemins de fer à défendre au chemin de fer Grand Tronc de mettre son inique projet à exécution.

Je ne nourris aucune animosité contre le chemin de fer Grand Tronc, ni contre aucune autre compagnie de chemin de fer.

J'occupe un siège dans cette Chambre depuis un assez grand nombre d'années ; j'ai aidé de mes discours et de mon suffrage, à la construction de plus d'un chemin de fer. Mais je ne veux pas que ces chemins de fer qui ont reçu des subventions fédérales et municipales, et mêmes des gratifications municipales, lesquelles ont été prélevées au moyen d'impôts directs, je ne veux pas, dis-je, que des chemins de fer une fois construits, puissent pressurer la population comme elles l'ont fait trop souvent.

Dans quelle position sommes-nous actuellement? Le Grand Tronc prétend faire payer aux cultivateurs le surcroît de dépenses que lui a occasionné un hiver rigoureux. L'hiver n'a-t-il pas été rigoureux pour tout le monde? J'ai entendu des représentants du Nord-Ouest se plaindre des difficultés qu'on éprouvait dans cette partie du pays, à se procurer du charbon ; je puis leur répondre que, dans Ontario, sur la ligne principale du Grand Tronc, nous étions dans la même position. Pendant des semaines et même des mois, nous ne pouvions ni aller ni venir par ces chemins de fer pour lesquels nous avons donné notre propre argent. Si l'honorable premier ministre a trop à faire pour s'occuper de cette question, le ministre du Commerce a tout le temps nécessaire à sa disposition. Ses voitures sont payées par l'Etat, et s'il ne peut pas marcher, il peut se faire conduire au bureau de cette commission et

s'assurer que cette question soit réglée. Je lui ferai observer que les cent barils de pommes dont il a été question cet après-midi venaient du village d'Hastings, dans la partie nord du comté que j'ai l'honneur de représenter. Ils étaient expédiés par une ligne à la construction de laquelle la population avait libéralement contribué, au moyen de taxes directes, et cette compagnie exigeait 75 cents par baril pour les transporter de Hastings à Ottawa. Cette année, j'ai expédié des pommes en Angleterre, et le transport jusqu'en Angleterre n'a coûté qu'un dollar par baril. Voilà assurément une question qui vaut qu'on s'en occupe. Elle intéresse toute la population, et l'honorable premier ministre ferait mieux de l'étudier au lieu d'engager ses partisans à nous faire perdre notre temps à écouter toujours les mêmes discours.

Il est évident que l'honorable ministre du Commerce ne s'occupe plus des cultivateurs auxquels il portait autrefois tant d'intérêt. Mais les paroles ne coûtent pas cher, et si on s'en montrait prodigues dans l'opposition, aujourd'hui on n'a pas un mot à dire en faveur des principes qu'on défendait avec tant de zèle autrefois, et on laisse tranquillement les malheureux contribuables à la merci, non seulement des gaspillages du gouvernement, mais aussi des exactions injustes des compagnies de chemins de fer que nous avons si libéralement subventionnées.

Il est un autre point sur lequel je désire appeler l'attention de l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher). Il nous vient d'Angleterre que les produits expédiés par nos cultivateurs y arrivent en mauvais état. A quoi cela est-il dû? Dans le village de Brighton, le mieux outillé du Canada, sous le rapport des entrepôts, on a éprouvé de telles difficultés par suite du manque de wagons convenablement chauffés, pour expédier les fruits, que les expéditeurs ont été obligés de prendre tout ce que le Grand Tronc pouvait leur offrir. La conséquence a été que les pommes ont gelé en route et sont arrivées en mauvaise condition. La faute n'en est pas aux cultivateurs, mais à la compagnie qui n'a pas fourni les wagons nécessaires. Si le ministre de l'Agriculture s'était moins occupé de l'engraissement des poulets et un peu plus du transport des fruits, ce malheur aurait pu être évité. Si le premier ministre voulait s'occuper sérieusement de cette question et s'entendre avec le ministre du Commerce on pourrait remédier à cet état de choses.

Il y a encore une autre injustice qu'on pourrait faire cesser. Le même chemin de fer qui transporte un Américain de l'Etat du Michigan à New-York ne lui demande que 2 cents par mille, mais il exige 3 cents d'un Canadien, bien que cette ligne ait été subventionnée par l'Etat canadien jusqu'à concurrence de 75 ou $100,000,000. Ce n'est ni plus ni moins qu'une insulte au peuple canadien que de lui dire qu'un chemin de fer qu'il a en grande partie construit de ses propres deniers, peut agir avec une partialité aussi révoltante, au détriment de notre population. Voilà encore une question que je recommande instamment à l'attention de l'honorable premier ministre et du ministre du Commerce. Ce dernier a beaucoup de loisirs dans une charge qu'il qualifiait de sinécure avant de l'occuper. Ces loisirs, il devrait les consacrer à l'étude de ces questions. Maintenant qu'il est averti, je suis certain qu'il s'efforcera de gagner ses émoluments.

M. JAMES J. DONNELLY (Bruce-est) : J'habite une localité située sur le parcours d'un embranchement du Grand Tronc dans l'ouest de l'Ontario, et j'ai été mis à même de constater combien sont fondées les plaintes proférées par l'honorable député de Dundas (M. Broder) et quelques-uns de ses collègues.

Non seulement nous avons à payer des taux excessifs, mais nous avons de grandes difficultés à obtenir des wagons dans un délai raisonnable. Ces inconvénients existent à l'heure qu'il est, mais nous en avons également souffert avant les fortes tempêtes de neige qui ont interrompu le service. Il n'y a pas, non plus, à se fier aux indicateurs, pour les heures d'arrivée et de départ des convois, sur ces lignes. Des retards d'une heure et d'une heure et demie sont choses très communes. Je ne parle pas des convois de marchandises et des convois mixtes, mais des trains-express ou trains poste. Il arrive quelquefois que le convoi est exact, et les voyageurs sont obligés d'être à la gare à l'heure indiquée, et de perdre leur temps à attendre. On s'est souvent plaint à la compagnie de ces inconvénients, mais quand nous réussissons à obtenir quelques réformes, elles ne durent jamais bien longtemps.

M. JABEL ROBINSON (Elgin-ouest) : Je suis dans le même cas que l'honorable député de Cardwell. J'avais toute confiance en la Commission des chemins de fer. J'ai demandé l'établissement d'un tribunal où les cultivateurs pourraient faire valoir leurs griefs. Le gouvernement a créé une commission des chemins de fer, et nous en attendons de grandes choses. Il est possible que nous soyons trop exigeants. La commission sera régie par l'Acte des chemins de fer. Si cet acte ne lui confère aucun pouvoir pour régler une question de tarif entre les compagnie et les producteurs et consommateurs, nous ferions aussi bien de nous en passer. Il me semble, cependant, que cette commission a qualité pour déterminer quel sera le taux maximum. Si la loi n'accorde pas ce pouvoir, il faudra modifier cette loi immédiatement. La Compagnie du Grand Tronc, me semble-t-il, s'y prend en bien mauvais temps pour user de moyens déloyaux vis-à-vis du Canada, en ce moment même où elle sollicite tant de privilèges précieux. Mais elle ne les a pas encore. Je suppose que le Grand Tronc se rattache à ce Grand-Tronc-Pacifique, et que c'est en réalité pour le Grand Tronc qu'on demande ces privilèges.

Nous allons permettre à cette compagnie d'exploiter ce transcontinental durant cinquante ans sans aucun contrôle quelconque, et je crois qu'elle devrait y songer à deux fois avant de chercher à imposer des taxes plus lourdes à nos cultivateurs. Cette compagnie veut imposer un tarif plus élevé, tant à l'aller qu'au retour, sur les marchandises qu'elle transportera. C'est là ce que j'ai pu inférer des paroles de l'honorable député (M. Broder) qui a soulevé cette question. Si l'on permet à la compagnie d'agir ainsi, qu'arrivera-t-il ? Il s'ensuivra que non seulement ce que nous avons à vendre sera augmenté en prix, mais cela rendra aussi plus cher ce que nous achetons. Et tout cela devra nécessairement avoir son contre-temps sur la valeur des terres. Ces gens du Grand Tronc sont les maîtres de la situation. D'un seul trait de plume, il sont à même de pouvoir nous dire ce que nous aurons à payer pour ce que nous achetons et ce que nous aurons à recevoir pour notre travail. Il est temps que cela change. Je ne crois pas que le gouvernement puisse agir immédiatement, dans les circonstances Je ne viens donc pas sommer le gouvernement de faire quelque chose en ce sens. Si la commission des chemins de fer a tous les pouvoirs nécessaires pour résoudre cette difficulté, qu'elle le fasse ; dans le cas contraire, voyons à faire une loi qui donnera ces pouvoirs. Nous aimons à chanter sur tous les tons que les Anglo-Saxons ne se laissent jamais dominer par qui qui ce soit. Mais cette compagnie de chemin de fer nous mène par le bout du nez, et ce sera bien pis quand ce transcontinental aura été remis au Grand Tronc. Nous serons ses humbles esclaves durant cinquante ans, et je ne vivrai pas assez vieux pour en voir la fin. Je sais qu'il ne saurait être question ici de dicuter ce transcontinental. La question est de savoir si ces gens-là ont le droit d'imposer ces lourdes taxes à nos cultivateurs, sans que nous ayons un seul mot à dire. La première chose dont la commission des chemins de fer aura à s'occuper, ce sera de s'assurer de ce qu'il en devra coûter pour faire parcourir 100 milles à un voyageur ou à une tonne de marchandises. Si ce calcul n'a pas été fait, il faudra s'y mettre au plus tôt, car cela est la base principale. Dans le moment, nous ne faisons que tâtonner. Nous venons de donner au Canada, à l'étranger, une réputation détestable comme pays d'hiver. Nous avons blâmé assez fortement Kipling parce qu'il avait appelé le Canada " Notre-Dame des Neiges." Mais nous sommes allés bien plus loin que cet écrivain. Nous devrions comprendre pourtant qu'il ne faut pas trop parler de notre hiver. Il ne faut pas qu'une compagnie de chemin de fer puisse prendre prétexte de quelques tempêtes d'hiver, qui paralysent le service pendant quelques jours, pour venir taxer davantage les producteurs et les consommateurs. Je me rappelle avoir lu il y a quelque temps—on me pardonnera cet anecdote, car on sait que j'en raconte très peu—qu'on avait demandé une fois à un gros millionnaire américain de faire un don à l'Université de Chicago. Il demanda combien on désirait, et on lui répondit qu'un demi-million serait suffisant pour mettre l'institution sur des bases solides. Il remit alors un chèque pour la somme indiquée; mais se tournant aussitôt vers son comptable " Mettez le pétrole à 2 cents de plus par gallon," lui dit-il. En un mois, tout son argent lui était revenu.

Voilà à peu près comment vont en agir ces compagnies de chemin de fer vis-à-vis nous, en saisissant tous les prétextes qui pourra leur fournir de temps à autre un hiver exceptionnellement rigoureux pour nous imposer des tarifs extravagants. Je ne veux pas ici faire de discours ; je ne viens que protester contre toute tentative qu'on pourrait faire pour introduire en ce pays le règne des monopoleurs.

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe-sud): J'ai compris que le très honorable premier ministre nous a dit que le moment n'était guère favorable pour soulever tout cela, et essayer d'y apporter remède. Il est porté à croire que le temps est plutôt à la réflexion et aux délibérations. En un mot, le très honorable premier ministre voudrait que nous eussions toujours à la bouche le mot : demain, demain. A l'en croire, il faudrait laisser aller les choses à l'aventure, sans se soucier si les cultivateurs peuvent ou non en souffrir. Je crois aussi que le très honorable premier ministre a dit que c'était à la compagnie du chemin de fer à porter remède à la situation.

Le très honorable premier ministre sait ce qui se passe ou il ne le sait pas. S'il le sait, il ne nous fournit certes pas la meilleure solution que nous pourrions désirer. La Commission des chemins de fer ne peut pas voir à redresser tous les griefs dont on a à se plaindre. Je dois faire remarquer que je n'ai pas, comme le très honorable premier ministre, une foi bien robuste en cette Commission des chemins de fer. J'ai plusieurs mission des chemins de fer ne peut pas redresser elle-même tous les griefs dont le public se plaint. Je dois faire remarquer que je n'ai pas, comme le très honorable premier ministre, une foi bien rebuste en cette Comse rattachant à le question des tarifs ; et que depuis plusieurs mois, sinon plusieurs années, la question des facilités de transport est devenue aussi importante que celle des tarifs. Le gouvernement est tenu de savoir, si réel que soit l'encombrement dont on se plaint dans l'Ouest, et si pressant et si urgent que soit le besoin d'un chemin de fer transcontinental, que les districts les plus peuplés de la province d'Ontario ressentent un besoin non moins pressant de voir le Grand Tronc outillé de telle sorte qu'il puisse parfaitement suffire à tout ce qu'on est en droit d'attendre de ce chemin de fer. Il est possible que le très honorable premier ministre ignore que le chemin de fer du

Grand Tronc, qui fonctionne depuis plus d'un demi-siècle après avoir absorbé le Grand Chemin de fer de l'Ouest et autres lignes, n'est guère outillé comme il devrait l'être pour le commerce du Canada. Son matériel d'exploitation est à peu près le même que celui de l'Intercolonial. Or, chacun sait qu'on parle aujourd'hui de mettre ce matériel de l'Intercolonial au rancart. Ce chemin de fer du Grand Tronc, que l'on croit être en état de desservir chaque ville et village des provinces d'Ontario et de Québec, et jusqu'à un certain point des provinces maritimes, a le même matériel d'exploitation que l'Intercolonial. Le Grand Tronc a 22 locomotives par 100 milles, et l'Intercolonial en a 21. Le Grand Tronc a 775 wagons à marchandises par 100 milles, et l'Intercolonial en a 774. Quel remède le très honorable premier ministre compte-t-il nous donner pour améliorer cet état de choses ? Il nous dit que quand tout ira bien à la Commission des chemins de fer—ce qui vient de se passer au sujet des téléphones ne nous fait guère augurer que ce sera bientôt—et que tout cela s'arrangera à la satisfaction de tous les intéressés. Le remède n'est pas entre les mains de la Commission des chemins de fer ; c'était au gouvernement a agir, quand ces messieurs du Grand Tronc sont venus le trouver en lui disant qu'ils voulaient contribuer au développement de l'Ouest. Le gouvernement aurait dû dire alors : Nous exigeons, comme garantie des services que vous voulez nous rendre dans ces nouveaux territoires, que vous nous démontriez ce que vous avez pu faire dans votre ancien champ d'action ; nous voulons que vous nous donniez quelque garantie que vous êtes prêts à nous accorder des facilités de transport, pour le grain, sur le territoire où vous rayonnez déjà, avant de vous ouvrir un nouveau territoire aux frais de la population du Canada. Le gouvernement avait alors l'occasion de tenir la dragée haute au Grand Tronc, et il peut encore le faire dans une grande mesure. Ce projet de transcontinental n'est pas encore chose faite, et la réalisation en devient de plus en plus difficile de jour en jour. Je sais que le gouvernement est maintenant en proie à l'hésitation, et qu'il craint de s'avancer davantage. Je viens prier le gouvernement de s'y mettre sérieusement, et de montrer, tandis qu'il en est temps encore, que ceux qui le composent sont des hommes pratiques. Je viens demander à ces ministres de réfléchir davantage, et de faire en sorte que de leurs nouvelles délibérations sorte un projet plus acceptable à la grande masse de la population de ce pays, surtout pour ce qui a trait à ce que nous discutons cet après-midi. Il y a encore un autre sujet, qui n'est pas entièrement du ressort de la commission des chemins de fer. Je veux parler de la question des accidents—

Sir WILFRID LAURIER : A l'ordre. Je crois que mon honorable ami doit se restreindre à ne discuter que la question des tarifs, qui a été soulevée par l'honorable député de Frontenac (M. Broder.)

M. LENNOX : Je crois que l'ajournement a été proposé sur la question des chemins de fer, mais cependant je n'insisterai pas, car je ne tiens pas ici particulièrement à aborder la question des accidents. D'un autre côté, je serais heureux, M. l'Orateur, de connaître votre décision à cet égard.

M. l'ORATEUR : J'ai moi-même compris que le sujet en discussion se rattachait purement et simplement à la question des tarifs, et je crois donc qu'il serait préférable que l'honorable député voulût bien se restreindre à ce sujet.

M. HENDERSON : Le même point a été soulevé il n'y a que quelques jours, et l'Orateur-suppléant rendit une décision absolument contraire.

M. CLARKE : Faites votre choix.

M. LENNOX : Je préfère, M. l'Orateur, m'en rapporter à votre décision, car je crois qu'il vaut mieux que tous nos efforts tendent à ce que les délibérations de cette Chambre soient conduites avec le plus de décorum possible, et qu'on ne revoie plus les scènes pénibles de la journée d'avant-hier.

Si j'ai bien compris, la compagnie de chemin de fer demande une augmentation de tarifs en alléguant que l'hiver dernier a été exceptionnellement rigoureux. La population du Canada a souffert des rigueurs de l'hiver autant que la Compagnie du Grand Tronc, et je désire ici faire observer au gouvernement que je ne vois pas, quand il se présente des difficultés, pour quelle raison ce serait au public à les prendre à sa charge, alors que le Grand Tronc n'aurait rien de plus pressé que de s'en débarrasser. Il y a quelques semaines, au commencement de la session, on a parlé des conditions difficiles où se trouvait le marché monétaire. C'était alors, nous disait-on, à la population du Canada, bien plus qu'au Grand Tronc, à souffrir de cet état de choses. Aujourd'hui, on invoque la Providence. La Providence a jugé bon de nous gratifier d'un hiver exceptionnellement rigoureux, mais j'ignore si c'est en expiation des péchés du gouvernement ou de ceux du Grand Tronc. On nous dit aujourd'hui que c'est encore ici au public à faire le gros dos, alors que le Grand Tronc continuera à avoir la partie belle. Je dois m'opposer à tout cela, tant au nom de mes électeurs qu'au nom de toute la population du Canada.

Je ne veux pas me montrer déraisonnable au sujet de cette compagnie de chemin de fer. Je crois que nous devons lui accorder toutes les facilités possibles, mais c'est bien aussi ce que nous avons fait à son égard. Nous avons certainement assez fait pour cette compagnie sans qu'il faille encore grever le pays de nouvelles charges qui, une fois imposées, seront loin d'être temporaires. On

a déjà cité des chiffres à ce sujet. Nous continuons à subventionner des chemins de fer en leur donnant de l'argent et des concessions de terre. On ne fait que jouer sur les mots, quand on dit que le gouvernement fédéral n'accorde pas de subventions en terres, parce que ces sortes de subventions sont accordées par le gouvernement d'Ontario et que le gouvernement fédéral se réserve de faire les subventions en argent. En outre, nous exemptons pour ainsi dire entièrement nos chemins de fer de taxes.

Dans la province d'Ontario, avant les changements décidés à la dernière session, nous taxions les chemins de fer à raison de $5 par mille au bénéfice du gouvernement d'Ontario, et à d'autres égards sur la même base sur les terres des environs. On a opéré ici quelques petites modifications Aux Etats-Unis, les chemins de fer sont taxés depuis $10.68 par mille jusqu'à $1,411 par mille, et ce n'est que dans quatre états que cette taxe est inférieure à $100 par mille. Nous avons conféré à nos chemins de fer des avantages représentant au moins 400 millions de dollars, soit une moyenne de $20,000 à $25,000 par mille, pour chaque mille de chemin de fer au Canada, et la Compagnie du Grand Tronc a eu sa large part dans la distribution de ces faveurs. Par conséquent, il n'est guère raisonnable que les compagnies de chemins de fer saisissent le prétexte de certaines difficultés temporaires souffertes l'hivers dernier, pour élever leurs tarifs ; et maintenant que l'occasion se présente, jusqu'à un certain point, d'exercer plus de contrôle sur les affaires de la Compagnie du Grand Tronc, le gouvernement devrait voir à ce qu'il soit parfaitement compris qu'on ne sanctionne pas ce que cette compagnie se propose de faire.

M. A. B. INGRAM (Elgin-est) : Il me semble, M. l'Orateur, qu'on a négligé cette après-midi de prendre en considération un point très important. L'une des raisons invoquées par l'administrateur-délégué du Grand Tronc pour élever les tarifs est que la Compagnie du Grand Tronc a été forcée de payer $230,709 en taxes, soit quelque chose comme $75,- de plus que l'année précédente. C'est là ce qu'on peut lire dans le "Globe" de samedi dernier. Nous ne nous sommes guère arrêtés à considérer si le gouvernement d'Ontario était justifiable de voter la loi imposant de plus lourdes taxes au Grand Tronc ou à toute autre compagnie. La Compagnie du Grand Tronc est portée à se plaindre, parce qu'elle est la seule compagnie ayant double voie dans Ontario et dans le Dominion du Canada. Il est vrai que le chemin de fer du centre du Michigan n'est pourvu d'une double voie que sur une certaine distance, mais c'est surtout, je crois, la Compagnie du Grand Tronc qui souffre le plus de cet état de choses. Le Grand Tronc paie $40 de taxes par mille pour sa double voie, et c'est là surtout ce dont il prétend avoir le droit de se plaindre. Le gouvernement d'Ontario a le droit d'imposer ces taxes, mais la juridiction sur les chemins de fer a été enlevée aux gouvernements des provinces et confiée au gouvernement fédéral. Le gouvernement d'Ontario a imposé cette taxe aux compagnies de chemins de fer de la province d'Ontario, et je désire faire remarquer à cette Chambre que ce sont surtout les énormes extravagances du gouvernement d'Ontario qui ont rendu nécessaire l'imposition d'une forte partie de ces taxes. On ne se contente pas de taxer les vivants; on taxe aussi les morts. On taxe toutes les professions, ainsi que toutes les compagnies d'assurance et toutes les banques de la province. En somme, on taxe tout ce qu'on peut atteindre, afin de trouver les fonds nécessaires pour faire face aux dépenses extravagantes qui ne font qu'augmenter d'année en année. On admettra, je crois, qu'il faut bien que les compagnie d'assurances, les compagnies de chemins de fer, et autres compagnies, cherchent à se rabattre sur le public pour s'aider à payer ce surplus de taxes. Le gouvernement d Ontario a voté encore il n'y a pas longtemps $2,000,000 au Syndicat du lac Supérieur, et il a pris en garantie le chemin de fer du centre de l'Algoma, qui a été construit grâce à la subvention en terres et en argent fournie par le gouvernement d'Ontario, c'est-à-dire que celui-ci a pris comme garantie une institution qu'il avait lui-même créée. Ce vote de $2,000,000 était absolument injustifiable et le besoin ne s'en faisait nullement sentir.

Je désire faire remarquer au gouvernement que l'honorable G. W. Ross, quand il est devenu premier ministre de la province d'Ontario, a prononcé un discours à Whitby, où il a fait cette déclaration :

> Le gouvernement d'Ontario n'a aucune juridiction dans la gouverne des chemins de fer. Cette attribution nous a été enlevée. Je faisais partie de la Chambre des communes quand ce changement s'est produit, et je regrette qu'il en ait été ainsi. Nous voulons arriver au marché anglais, et je viens dire au nom du gouvernement que nous allons faire tous nos efforts pour engager le gouvernement du Dominion à nous donner les modes de transport rapides et économiques pour nos produits en Angleterre. Le gouvernement fédéral ne pourra pas faire la sourde oreille à nos représentations. Quand la législature d'Ontario réclame, le gouvernement fédéral est bien obligé de se remuer, car la province d'Ontario commande par son influence autant que le reste du pays dans la gouverne de la chose publique. Je vais voir immédiatement à nous faire donner une réduction des taux de transport pour nos produits jusqu'à l'océan.

Je viens demander au très honorable leader du gouvernement s'il a jamais reçu une pétition du gouvernement d'Ontario, ou si le leader d'Ontario a jamais intercédé en faveur des cultivateurs de sa province afin d'obtenir des taux de transport plus économiques. Que voyons-nous que le premier mi-

nistre ait fait après qu'il eût prononcé son discours de Whitby? La motion suivante a été soumise par un député qui représentait une des circonscriptions de la ville de Toronto —M. Crawford :

Que cette Chambre est d'avis qu'il est du devoir du gouvernement provincial de faire valoir, auprès du gouvernement du Canada, la nécessité de prendre les mesures nécessaires afin d'obtenir pour la population d'Ontario des taux plus économiques pour le transport des produits agricoles.

Le très honorable leader du gouvernement sera peut-être surpris d'apprendre que M. Ross et tous ses partisans votèrent contre cette résolution. J'ai bien peur que cela ne soit, du reste, en harmonie avec les professions de foi de ces messieurs de la droite. Ces honorables messieurs ont déjà fait toutes sortes de promesses imaginables au pays, mais il ne sont pas plus tôt arrivés en cette Chambre qu'ils votent contre les principes qu'ils ont proclamés en dehors. Je dois ajouter qu'on peut lire ce qui suit, à l'article 255, dans l'Acte général des chemins de fer :

Les tarifs de transport des marchandises seront assujettis et subordonnés à la classification que la commission pourra fixer ou autoriser.

Je lis aussi à l'article 256 :

Tous les règlements concernant les tarifs et tous les tarifs de péage offriront la disposition des matières, le format et l'apparence extérieure, et ils donneront les renseignements et les détails circonstanciels que la commission pourra établir par règlement ou pour le besoin de chaque espèce en particulier.

On lit encore à l'article 257 :

La commission pourra annuler tout tarif, ou partie de tel tarif qu'elle jugera être injuste ou abusifs.

Si tout cela est vrai, et si ces matières sont du ressort de la Commission, alors j'en conclus qu'advenant le cas où la Commission s'apercevrait que les tarifs du Grand Tronc sont exorbitants ou abusifs, elle a le droit de refuser de sanctionner ces tarifs. J'en conclus que si ces sujets sont jamais soumis à l'attention des commissaires ils pèseront avec soin le pour et le contre des obligations de la Compagnie du Grand Tronc. Si ces obligations du Grand Tronc ont été constituées en vertu de certaines lois provinciales, soit d'Ontario ou d'une autre province, et si elles ont été imposées au Grand Tronc contre le gré de cette compagnie, alors les commissaires devront considérer si les raisons qu'on a eues pour augmenter les tarifs étaient valables, et si elles le sont la Compagnie du Grand Tronc se trouvera justifiable d'avoir augmenté ces tarifs. Dans le cas où cela ne pourrait pas être prouvé, alors je considère que le devoir des commissaires sera de mettre opposition à ces tarifs. Comme membre de cette Chambre, je crois qu'il est de notre devoir de faire ressortir à quel point le gouvernement provincial a été mal avisé en imposant aux chemins de fer des obligations qui sont plutôt du ressort du gouvernement fédéral, et de faire remarquer que le gouvernement provincial devrait exercer plus d'économie dans l'administration des affaires d'Ontario,ce qui ferait disparaître toute raison que nous pourrions avoir d'imposer des taxes inutiles au Grand Tronc ou à toute autre compagnie de chemin de fer en ce pays.

Personnellement, je suis en faveur des taux de transport les plus bas possibles sur le Grand Tronc ou tout autre chemin de fer. Je crois que chaque sou de plus qu'on demande pour les transports est un sou de moins dans la bourse des cultivateurs, et pareillement, que chaque sou économisé pour les transports est à l'avantage des cultivateurs. Si le gouvernement d'Ontario avait pratiqué l'économie, et n'avait pas élevé les dépenses de $3,000,000 à près de $6,000,000, il ne se verrait pas aujourd'hui dans la nécessité d'imposer ces taxes. Je désire faire remarquer au très honorable premier ministre que chaque fois qu'il nous soumet un projet qui doit nous entraîner à de grandes dépenses, il devra se rappeler que toutes les charges qu'il impose au pays seront à l'encontre de la prospérité du Canada.

La motion (M. Broder) d'ajournement est rejetée.

CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 72) pour amender l'Acte du chemin de fer National Transcontinental.

A l'article 1er du bill.

M. R. L. BORDEN : Avant d'aller plus loin, j'aimerais à dire quelques mots d'un document qui a été cité par quelques membres de la gauche, et qui est une copie du procès-verbal de l'assemblée ordinaire générale semi-annuelle des actionnaires du Grand Tronc, tenue à Londres, à l'hôtel Terminus, le 8 mars 1904. Ce rapport a été l'objet d'attaques de la part de plusieurs membres de la droite. Même, l'un de ces messieurs n'a pas craint d'aller jusqu'à dire que ce document était apocryphe. C'est ainsi que l'a désigné l'un des orateurs les plus éminents de la droite. Ce rapport est, au fond, le même que celui qui a paru dans le "Railway News", mais il y a quelques légères différences ; les discours des actionnaires sont publiés au long dans le compte rendu, au lieu qu'ils ne le sont pas dans le "Railway News". J'ai cru bon de m'assurer de ce qu'il en était de ces insinuations, et je viens maintenant vous soumettre la déclaration attestée sous serment de celui qui a fait le compte rendu. Cette déclaration se lit comme suit :

Je, James Watson, domicilié au n° 13, Cheverton Road, Hornsey Lane, Londres, sténographe, déclare solonnellement et sincèrement ainsi qu'il suit :

Le 8 mars 1904, j'ai assisté à l'assemblée générale ordinaire semi-annuelle des actionnaires du Grand Tronc, et le compte rendu ci-joint

portant la marque " A ", avec les rectifications à l'encre rouge faites par moi, est le véritable procès-verbal de ce qui s'est passé à cette assemblée, et j'en atteste ici la parfaite exactitude au meilleur de ma connaissance.

Et je fais cette déclaration solennelle, la croyant vraie, et en vertu des dispositions de l'Acte des déclarations statutaires,1835.

Fait au Saint-Lawrence House, Trump Street, dans la ville de Londres, ce 28 jour d'avril 1904.

(Signé) W. W. HORTIN.

Commissaire préposé aux déclarations judiciaires.

(Signé) JAMES W. MILLS.

Je dois faire remarquer que les changements apportés au document imprimé sont insignifiants, à l'exception d'un. L'erreur en question était évidente, et elle a été corrigée dans les copies de ce document que j'ai soumises il y a quelques semaines à la droite de cette Chambre. J'ai fait préparer une copie de ce document, exactement dans les termes attestés par M. Mills, et je serai heureux de communiquer cette copie à mes honorables amis de la droite.

Je crois qu'il eût été convenable de distribuer parmi les membres de la gauche des copies de ce qui est désigné sous le nom de rapport officiel des actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc, dont ces messieurs de la droite nous ont cité souvent des extraits. On n'a pas eu cette courtoisie à notre égard, mais je me suis procuré tout de même une copie du compte rendu en question. On ne prétend pas, dans ce compte rendu, donner tous les discours au long, mais il y a là une certaine déclaration qui ne manque pas d'importance et dont nous ferons bien de prendre connaissance. Dans le rapport spécial fait par les directeurs aux actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc, portant la date du 26 février 1904, mis en délibération à cette assemblée, et qui a comme annexe les deux rapports—bien que je crois qu'il y ait quelques erreurs de plume ou typographiques dans les copies du document annexé—dans ce rapport, donc, sir Charles Rivers-Wilson fait les mêmes déclarations catégoriques que celles que nous voyons dans les discours prononcés un peu plus tard par lui-même et d'autres administrateurs du Grand Tronc. Un paragraphe du rapport, déjà distribué et lu aux actionnaires, se lit comme suit :

On ne doit pas oublier qu'en considération des garanties et autres secours donnés à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, la Compagnie du Grand-Tronc devra recevoir la totalité des $25,000,000 d'actions ordinaires de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

Nous avons proposé plusieurs amendements au bill, et le ministre de la Justice nous a demandé de lui communiquer ces amendements, afin qu'il pût nous fournir par écrit un exposé des raisons qu'il pourrait avoir pour ne pas agréer ces amendements. Je n'ai pas encore reçu cet exposé du ministre de la Justice, bien que je crois que mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker) a reçu une lettre du ministre de la Justice l'informant que pour ce qui en était de certains de ces amendements, le gouvernement ne voyait pas qu'il lui serait possible de les agréer. Nous ne sommes donc guère plus avancés que nous ne l'étions auparavant. J'ai lu dans un journal récemment fondé, et qui est l'organe du gouvernement, qu'on désignait ces manœuvres sous le nom de "piège ". Je n'ajoute pas grand foi à cela, mais je crois cependant qu'il serait bon qu'on observe un peu plus à la lettre des engagements qu'on a pu prendre. Je me soucie peu ou prou des pièges, si l'on a cru qu'on pouvait nous y attirer, bien que cet organe du gouvernement dont je viens de parler ait été jusqu'à dire que le gouvernement avait eu une inspiration absolument géniale en nous forçant à présenter ces amendements.

Je ne regrette nullement d'avoir donné au gouvernement tout le temps nécessaire pour examiner ces projets d'amendement et j'en agirais de nouveau ainsi. Mais il n'est guère convenable, je crois, après les égards que nous avons eus pour ces messieurs de la droite, qu'un de leurs organes tout récemment fondé dans la province de Québec s'exprime dans les termes dont je viens de parler.

Sir WILFRID LAURIER : Quel est ce journal ?

M. R. L. BORDEN: Le " Canada." On a attiré ce matin là-dessus mon attention. Je le répète, les pièges que le gouvernement pourrait songer à nous tendre ne me font ni chaud ni froid. Je ne crois pas qu'il ait songé à nous tendre aucun piège, et je reste persuadé qu'il était de bonne foi. Je regrette, seulement, qu'il n'ait pas observé ses engagements plus à la lettre. Ces amendements ont été soumis de bonne foi au ministre de la Justice, et je n'ai aucun doute qu'il les a reçus de bonne foi. Je sais aussi qu'il a été absent d'Ottawa, et qu'il n'est revenu qu'hier après-midi. Malheureusement, les choses ne se sont pas passées comme nous avions raison de l'espérer. Je serai on ne peut plus heureux, cependant, que le premier ministre ou le ministre de la Justice veuille bien nous dire en quel ordre on préférerait que ces amendements fussent discutés. Je désire, tout autant qu'eux, que la discussion se fasse de telle façon que nous y passions le moins de temps possible, tout en nous permettant de faire valoir les arguments que nous pourrions avoir à invoquer à l'appui de ces amendements.

L'honorable M. FITZPATRICK : Il faut que nous soyons tombés bien bas dans l'estime de ces honorables messieurs de la gauche, pour qu'ils aient pu supposer un seul instant que nous ayons voulu leur tendre un piège. Je ne vois pas où il peut y avoir un piège.

M. R. L. BORDEN : Ni moi non plus.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'honorable député d'Hamilton m'a soumis quelques-uns des amendements vendredi après-midi, et samedi j'ai reçu des copies. Je me suis absenté dimanche et je ne suis revenu qu'hier. La première chose que j'ai faite, ce matin, a été d'écrire à l'honorable député d'Hamilton pour lui dire quels étaient les amendements que j'accepterais et ceux que je repousserais. Voilà tout ce que je puis dire à ce sujet.

M. BARKER : J'espère bien que le ministre de la Justice n'a jamais supposé qu'il y avait eu un piège, ou que j'avais l'intention de lui tendre un piège. C'est la première fois, aussi, que j'entends parler du " Canada " au sujet de tout cela.

M. R. L. BORDEN : J'ai déjà dit que je n'avais pas le moindre doute que l'honorable ministre de la Justice avait reçu mes amendements de bonne foi, absolument comme j'avais agi moi-même de bonne foi. Je me suis borné à rappeler que l'organe du gouvernement dans la province de Québec n'avait pas agi convenablement à notre égard.

Sir WILFRID LAURIER : C'est la première fois que je vois moi-même cet article du "Canada," mais je n'y attache aucune importance. Je dois déclarer à mon honorable ami—et je suis sûr qu'il acceptera ma parole —que nous avons reçu ses propositions en bonne foi, et que nous y avons répondu de la même manière, sans qu'il y ait eu la moindre intention d'agir de façon déloyale. En fait, je ne vois pas comment nous aurions pu le faire. Dans toutes nos relations avec la gauche, nous n'avons jamais eu sujet de nous plaindre de mon honorable ami, et je crois qu'il peut dire aussi la même chose de nous.

L'honorable M. FITZPATRICK : Pour ce qui est de l'ordre dans lequel doivent être considérés les amendements, je suppose que ces honorables messieurs de la gauche ont dû déjà décidé quelque chose à ce sujet. Je crois que nous faisons bien d'étudier chaque article du bill, et nous considèrerons les amendements dans l'ordre où on voudra nous les soumettre. Il y a un amendement à l'article 1er que nous acceptons.

M. R. L. BORDEN : Cet amendement a déjà été proposé.

M. BARKER propose :

Que tout le trafic né sur la ligne du Pacifique ou sur ses embranchements et dont l'acheminement n'aura pas été règlé par l'expéditeur, devra, s'il est à destination d'endroits du Canada, être transporté entièrement par territoire canadien ou entre des ports de l'intérieur du Canada, et que les prix de transport ne devront pas excéder ceux du transport entre les mêmes points par aucune route non entièrement canadienne comprenant une partie quelconque du réseau de la Compagnie du Grand Tronc.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je suppose que cet amendement est destiné à donner corps à l'objection soulevée l'année dernière au cours du débat sur le bill. Mon honorable ami a prétendu que le matériel roulant pourrait être acquis à tel titre que la compagnie pourrait nous le passer sujet à un droit antérieur. En outre, mon honorable ami a prétendu que, d'après les dispositions de l'Acte des chemins de fer en vigueur lors du dépôt de ce projet de loi, ce matériel roulant serait sujet à un droit antérieur pour ce qui est de toute peine encourue et des frais d'exploitation. C'est là, je crois, l'argument invoqué l'autre jour par l'honorable député d'Hamilton.

M. BARKER : J'ai émis l'avis que si le matériel roulant était acquis par un acte de location, le loyer ferait partie des frais d'exploitation,et aurait priorité sur l'hypothèque.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je prétends, de mon côté, que, d'après le contrat, le matériel roulant doit être possédé en absolue propriété, libre de tous droits ou réclamations, avant qu'on puisse considérer que les conditions du contrat aient été remplies.

M. BARKER : Cela nous ramène à l'ancien contrat. Ce que nous avons toujours maintenu c'est que, dans le 22e article de la convention primitive, il n'y a pas un seul mot pouvant laisser supposer que le matériel roulant doive être acquis libre de toute charge locative.

Tout ce qu'on peut voir dans cet article, c'est que la compagnie est tenue de mettre sur le chemin $20,000,000 de matériel roulant. Nous avons essayé, l'année dernière, de décider le ministre de la Justice à accepter quelques autres mots stipulant expressément que le matériel roulant serait acquis et payé, afin de faire disparaître tout doute à ce sujet. Nous prétendons qu'il serait préférable qu'on stipulât expressément que le matériel roulant devra être mis sur le chemin libre de toute redevance quelconque, soit qu'il ait été loué ou acheté à crédit, avec un fort acompte déjà versé, ou entièrement payé. Certains honorables messieurs ont prétendu que, vu que l'article 35 du contrat faisait une obligation à la compagnie de donner une première hypothèque sur tout le chemin, cela seul suffirait à prouver qu'il fallait que le matériel roulant fût possédé en toute propriété.

J'ai parlé des dispositions de l'Acte des chemins de fer afin de démontrer qu'il ne s'ensuit pas, parce qu'on donne une première hypothèque, que le chemin doive être l'entière propriété de la compagnie. J'ai aussi parlé du 13e article de l'Acte de la dernière session érigeant en corporation le Grand-Tronc-Pacifique, et qui a autorisé le Grand-Tronc-Pacifique à donner cette première hypothèque dont il est question dans l'article 35 du contrat. Dans cet article, les dispositions nécessaires sont prises pour donner une première hypothèque, assujettie aux conditions de l'article 94 de l'Acte général des chemins de fer de ce temps-là. En lisant

cet article 94, on s'aperçoit que la première hypothèque que doit donner une compagnie de chemin de fer reste assujettie aux frais d'exploitation, et en passant à la définition de ce qu'on entend par frais d'exploitation, on s'aperçoit que cela comprend aussi le loyer du matériel roulant. En outre, on peut constater que l'article 14 de l'ancien contrat—c'est-à-dire celle se rapportant au matériel roulant pour la division de l'est—mentionne expressément le loyer du matériel roulant en parlant du matériel d'exploitation. Cela étant, qu'avons-nous dit alors ? Nous avons dit qu'on aurait pu faire disparaître toute ambiguïté en mettant simplement les mots "acquérir et payer." Nous sommes revenus à diverses reprises là-dessus l'année dernière. La réponse qu'on nous a donnée alors était, en premier lieu, qu'il devait être considéré comme évident que l'acquisition devait être libre de toute redevance parce qu'une première hypothèque doit être donnée en vertu de l'article 35; et en second lieu que le contrat était déjà passé avec le Grand Tronc et ne pouvait pas être modifié. Depuis lors, le Grand Tronc a refusé de confirmer ce contrat, et de nouvelles négociations sont intervenues entre le gouvernement et la Compagnie du Grand Tronc, négociations qui ont abouti à ce contrat supplémentaire qui modifie l'ancien contrat sous plusieurs rapports. Cependant, bien que cette question de matériel roulant, à quelque point de vue qu'on se mette, doive rester douteuse, ces honorables messieurs de la droite n'ont pas saisi l'occasion qui se présentait de faire disparaître toute ambiguïté à cet égard.

Il ne s'agit pas ici, loin de là, d'un détail insignifiant. D'abord, pour ce qui est des $5,000,000 de matériel roulant destiné à la division de l'est, il ne résultera de l'imposition de loyer ou d'intérêt sur ce matériel roulant que le gouvernement ne pourra pas obtenir du Grand-Tronc-Pacifique, comme garantie que les conditions du bail seront observées, une première hypothèque sur ces $5,000,000 de matériel roulant, qui est pourtant la seule garantie que le gouvernement peut avoir pour l'exécution des engagements du Grand-Tronc-Pacifique. De plus, l'intérêt ou loyer sur le matériel roulant aura la priorité sur notre bail, d'après le contrat. Et cela est non seulement le cas pour la division de l'est, mais au lieu d'avoir une première hypothèque sur la division de l'ouest, afin de protéger les obligations que nous garantissons, nous nous trouvons avoir une dette de $15,000,000 ayant priorité sur ces obligations, parce que si les $20,000,000 de matériel roulant ne sont pas acquis absolument libres de toute dette, les frais d'exploitation de la division de l'ouest comprendront le loyer des trois quarts de ce matériel roulant, et auront priorité sur notre hypothèque. C'est là ce qui résultera de laisser les choses dans le statu quo. Il m'est indifférent, pour ma part, que l'opinion émise par le ministre de la Justice soit plus ou moins défendable que la nôtre. Mais je dis qu'il est absurde que nous persistions à rester dans cet état d'incertitude, quand il suffirait de quelques mots pour faire disparaître tout doute à cet égard. C'est là la position que je prends, et nous sommes justifiables de blâmer le gouvernement de laisser incertaine une question de cette importance—c'est-à-dire de savoir si ces $20,000,000 d'obligations auront la priorité sur notre bail et notre hypothèque—et de s'exposer ainsi à des litiges devant des cours de justice, quand toute ambiguïté pourrait immédiatement disparaître en introduisant deux ou trois mots dans le contrat supplémentaire. Je crois donc—il en est encore temps, puisque nous en sommes à considérer si ce contrat doit être ou non validé—que nous ne devrions pas perdre un instant pour déclarer que ce contrat comporte bien la signification qu'y attachent ces honorables messieurs, à l'encontre de ce qu'en pense sir Charles Rivers-Wilson. Pourquoi le gouvernement hésiterait-il à en agir de la sorte ? Le ministre de la Justice nous dit que nous n'avons pas à nous occuper de ce que peut penser ici sir Charles Rivers-Wilson. Cependant, ce ne pourrait être là une raison de nous empêcher de bien spécifier quelle est ici notre manière de voir, afin d'obvier à tout risque de contestation en justice.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je ne vois pas à quoi il me servirait de revenir sur ce que j'ai dit, il y a quelque temps, à ce sujet. Le contrat spécifie expressément que la compagnie sera tenue de nous donner un titre absolument liquide pour ces biens, afin que nous puissions prendre là-dessus première hypothèque Mon honorable ami affirme que les $5,000,000 de matériel roulant constitueront la seule garantie que nous aurons pour l'exploitation de la division de l'ouest. Il ne fait donc aucun cas de l'article 25, qui se lit comme suit :

Ledit bail contiendra aussi telles autres dispositions, y compris une indemnité convenable au gouvernement pour l'exploitation du chemin de fer, qui pourront être jugées nécessaires par le gouvernement pour garantir l'exécution de ce contrat.

M. BARKER : J'ai dit que vous auriez le pacte conclu avec le Grand-Tronc-Pacifique.

L'honorable M. FITZPATRICK : Et nous aurons aussi l'indemnité qu'on sera obligé de nous donner pour l'exploitation du chemin de fer.

M. BARKER : C'est la même chose.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je ne crois pas que ce pacte soit synonyme d'indemnité. La chose est possible, mais c'est la première fois que j'en entends parler.

M. R. L. BORDEN : Quelle importance l'honorable ministre y attache-t-il ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Une importance considérable. La compagnie nous indemnisera pour toute violation du contrat, pour ce qui à trait à l'exploitation convenable du chemin de fer, la forme d'indemnité devant être déterminée au moment où le contrat est passé. Quant à la précédence des frais d'exploitation sur le droit du gouvernement, je me permettrai de faire remarquer à mon honorable ami que l'article 94 de l'Acte des chemins de fer n'est pas celui qui s'applique à ce cas. La question est de savoir si, d'après l'article 35, on peut se dispenser de nous donner un premier droit sur le chemin. La compagnie s'engage à nous donner ce droit. Je le répète, ce n'est pas l'article 94 de l'Acte des chemins de fer qui puisse être ici invoqué, mais l'article 35 du contrat. Il y a là, selon moi, une énorme différence.

M. R. L. BORDEN : J'avoue ne pas bien saisir ce que veut dire l'honorable ministre. Je ne comprends pas quelle valeur il donne à ce mot "idemnité." Quand on rédige des documents judiciaires, une indemnité est toujours, autant que je sache, créée par un pacte. L'honorable ministre paraît voir une énorme différence entre ces deux mots. Je le répète, une indemnité est généralement créée par un pacte, et le serait, je suppose, dans le cas actuel. J'ai d'abord cru qu'il voulait dire que cela entraînerait une garantie, et alors je l'aurais moi-même compris ainsi. Mais ce n'est pas là l'argument invoqué par l'honorable ministre. Ainsi, cela se réduit, ainsi que le fait remarquer l'honorable député d'Hamilton, au pacte consenti par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et rien de plus. L'honorable ministre se repose entièrement sur l'article 35. Mais cela doit être interprêté conjointement avec l'article 14.

S'il faut s'en rapporter au ministre de la Justice et à l'opinion émise par la sous-ministre de la Justice et par M. Sharpley, le paragraphe 14 du contrat est absolument ignoré. Cependant, il faut le lire avec le paragraphe 35. Eh bien, le paragraphe 14 déclare expressément que les mots "frais d'exploitation," en tant qu'ils s'appliquent à la division de l'Est, comprendont tous les péages, loyers ou sommes annuelles payés pour les biens loués ou détenus par la compagnie et se rattachant à la division de l'Est, ou au sujet du loyer du matériel roulant loué à la compagnie comme partie du matériel d'exploitation de ladite division de l'est. Si cela n'est pas une reconnaissance explicite du droit de la compagnie de munir la division de l'Est d'un matériel roulant pris à loyer, j'ignore quelle expression pourrait bien vouloir dire cela. M. Shepley nous dit qu'il ne voit pas comment, les conditions du contrat étant admises, il est possible de prétendre que le louage du matériel roulant pourrait remplir les conditions du contrat. On voit donc ici qu'on n'a pas attiré l'attention de M. Shepley sur l'article 14 du contrat. S'il avait étudié cette clause, il y aurait vu la condition même reconnue par le contrat, et qu'il affirme ne pas exister. Cela ne saurait faire aucun doute. J'ai le plus grand respect pour l'opinion de M. Shepley mais quand je vois qu'on n'a pas attiré son attention sur certaines clauses du contrat, cela ne peut faire autrement que diminuer de beaucoup le poids qu'on pourrait sans cela attacher à ses paroles. Pareillement, le mémorandum préparé au département de la Justice, et auquel le sous-ministre a donné son assentiment, ne fait pas la moindre mention de l'article 14. Cependant, le président du Grand Tronc se rend parfaitement compte de l'importance de cet article, parce qu'il a déclaré aux actionnaires que le matériel roulant de cette division devait être fourni par un syndicat. Quand nous voyons que l'autre partie au contrat n'est pas ici du même avis que le gouvernement, on ne devrait pas s'opposer à ce qu'on s'efforce de faire disparaître toute ambiguïté. Les membres de la gauche de cette Chambre ne sont pas sûrs que l'article veuille dire ce qu'y voit le ministre de la Justice. On pourrait, à la rigueur, ne pas attacher une grande importance à notre opinion. Mais quand nous voyons que cette opinion est aussi celle qu'a exprimée le président du Grand Tronc aux actionnaires de cette compagnie, je crois qu'il importe que toutes les précautions soient prises pour faire disparaître ici tous les doutes. Est-ce que la Compagnie du Grand Tronc pourrait en souffrir? Est-ce que l'intérêt public pourrait en souffrir ? Assurément, les chargements que nous demandons ne causeraient aucun tort au public. D'autre part, si on dit que ce serait causer du tort au Grand Tronc, nous n'aurions qu'à répondre que le seul tort que cette compagnie pourrait souffrir réside dans l'interprétation différente qu'elle attache à la clause en question. Mais si l'interprétation donnée par la compagnie est la même que celle de l'honorable ministre de la Justice, je ne vois pas pourquoi on ne chercherait pas à rendre la chose parfaitement claire. De nouveaux administrateurs prendront charge du Grand Tronc à l'avenir, ou bien il peut y avoir un changement complet d'administration, et le besoin s'impose d'autant de faire disparaître tous les doutes qui pourraient subsister. Pour toutes ces raisons, je crois donc que l'amendement de l'honorable député d'Hamilton est parfaitement avenu, et qu'on devrait s'empresser de l'adopter.

L'honorable M. FITZPATRICK : Mon honorable ami le leader de l'opposition dit qu'on n'a pas attiré l'attention de M. Shepley sur l'article 14. Mon honorable ami oublie que M. Shepley a lui-même rédigé la convention, y compris l'article 14. Il n'est guère possible, donc, qu'il n'ait pas prévu cette objection dans l'avis qu'il a formulé sur l'ensemble, et cela d'autant plus que cet avis a été donné quelques semaines après que le contrat eût été arrêté. Non, on n'a pas oublié de prendre

cet article en considération. J'admets que cet article 14 doit être lu conjointement avec l'article 35, absolument comme avec tous les autres articles. Le contrat forme un tout parfaitement homogène, et nous nous sommes efforcés de le rédiger de telle sorte que chaque mot et chaque phrase fût bien à sa place. Voyons de nouveau cet article 14. On pourvoit, dans cet article, au paiement de l'intérêt pour la location du matériel roulant affermé à la compagnie comme partie du matériel d'exploitation de la division de l'Est. Pouvez-vous en conclure que cet article est applicable à cette partie du matériel d'exploitation sur laquelle on nous donne un premier droit? Cela ne pourrait pas se soutenir.

Le contrat dit en termes explicites que le matériel d'exploitation devra être constitué de telle sorte que la compagnie pourra nous consentir là-dessus une première hypothèque. Mon honorable ami d'Hamilton pourra développer ici toutes les arguties qu'il voudra ; il suffira tout de même, pour réduire ces arguties à néant, de donner aux mots la véritable signification qu'ils comportent. Si vous vous engagez par contrat à me donner une première hypothèque sur des biens, il ne s'ensuit pas que vous devrez me donner une hypothèque sur des biens que vous ne possédez qu'à titre de locataire. Le premier renseignement qu'il me faudra alors chercher aura trait au titre de propriété, et si vous n'avez qu'un bail vous ne pouvez pas remplir les conditions du contrat. Cela est absolument en dehors du contrat. Je dois dire que l'honorable leader de l'opposition s'aventure ici fort loin quand il affirme que tout cela peut ouvrir la porte aux procès. Selon moi, les termes de la convention sont bien explicites, et on ne peut qu'en conclure que l'intention des parties, au moment où le contrat a été signé était que l'hypothèque serait consentie sur un matériel absolument libre de toute redevance. L'article 14 ne saurait, selon moi, attirer cette condition, soit en un sens ou en l'autre. Dans cet article, on pourvoit au paiement de l'intérêt sur tout surplus dépassant $20,000,000.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre de la Justice ne me paraît pas avoir bien mesuré la portée de ce qu'il avance. Il dit, si je l'ai bien compris, que les mots :

Comme partie du matériel d'exploitation de ladite division de l'est

ne s'appliquent pas au matériel de premier outillement, mais à quelque matériel subséquent.

L'honorable M. FITZPATRICK : A quelque matériel supplémentaire.

M. R. L. BORDEN : Parfaitement. Mon honorable ami a-t-il cependant, en prenant cette attutide, bien considéré les termes de l'article 35 ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Je le crois. J'ai fait mon possible pour n'en rien laisser de côté.

M. FITZPATRICK.

M. R. L. BORDEN : Voyons donc comment cet article est conçu :

Une hypothèque qui sera une première charge sur le chemin de fer, l'entreprise, le matériel d'exploitation, et les biens, péages, droits et franchises de la compagnie, y compris tout le matériel d'exploitation et les biens qui seront acquis ultérieurement par la compagnie.

Tout cela mène mon honorable ami trop loin.

L'honorable M. FITZPATRICK : Non pas.

M. R. L. BORDEN : Mais oui, certainement, et je vais le démontrer dans quelques instants. Il admettra que l'article 14 stipule que le matériel d'exploitation, une partie au moins du matériel de la division de l'Est, que ce soit le premier matériel ou un autre, sera acquis par la compagnie par voie de location. Si les termes dont on se sert ne veulent pas dire cela, alors ils ne veulent rien dire. Mon honorable ami nous dit ensuite qu'il s'agit ici d'un matériel devant être acquis ultérieurement, et que l'hypothèque ne pourrait pas s'y appliquer. C'est l'article 35 qui vise ce cas particulier. Par conséquent, mon honorable ami se voit ici aux prises avec les mêmes difficultés, avec cet article 35, que celles créées par mon interprétation, parce que si vous devez avoir une première charge sur le premier matériel, vous devez aussi avoir une première charge sur tout matériel acquis ultérieurement, sans que, s'il faut en croire le ministre de la Justice, cet autre matériel doive appartenir à la compagnie à titre absolu. Si ce matériel n'est pas acquis à titre absolu, on ne peut pas donner aux mots " première hypothèque " de l'article 35 l'interprétation qu'y donne mon honorable ami. La même disposition s'applique à tout cela :

Une hypothèque qui sera une première charge sur le chemin de fer, l'entreprise, le matériel d'exploitation, et les biens, péages, droits et franchises de la compagnie, y compris tout le matériel d'exploitation et les biens qui seront acquis ultérieurement par la compagnie.

Alors, selon moi, l'argument invoqué par le ministre de la Justice me paraît ici tomber à plat quand il cherche à établir la distinction qu'il nous a exposée. Il nous dit que les dispositions de l'article 14 s'appliquent à un matériel ultérieur et que ce matériel ultérieur pourrait être acquis en vertu d'un bail. Si cela est, et si on s'en rapporte à l'article 35, on n'est pas plus avancé qu'avant, parce que, d'après le ministre de la Justice, l'article 35 veut dire une première hypothèque sur un titre absolu. Alors, les mots de l'aticle 35 ne peuvent pas vouloir dire ce qu'y voit mon honorable ami le ministre de la Justice, quand il a admis que ce matériel subséquent pourrait à tout le moins être acquis par la compagnie en vertu d'un bail.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je me suis servi du mot " en partie ". Je n'ai jamais voulu retrancher ces mots de l'article

14. J'insiste pour que ces mots aient ici toute la portée qu'ils doivent avoir. Le matériel d'exploitation pourra être loué en partie, mais je viens demander à l'honorable leader de l'opposition s'il croit, en toute sincérité, en prenant l'article 35 tel qu'il est, et si la compagnie fait l'acquisition de matériel en vertu d'un bail, que la compagnie puisse donner une hypothèque sur ce matériel qui sera une première charge là-dessus. Si c'est là ce qu'on prétend, alors j'avoue ne pas comprendre la signification de ces mots.

M. R. L. BORDEN : J'ai déjà dit que l'article 35 doit être interprété conjointement avec l'article 14.

L'honorable M. FITZPATRICK : Oui.

M. R. L. BORDEN : Et j'ai dit qu'il n'avait tenu aucun compte de l'article 14, en émettant son avis. Il n'en est pas ainsi, parce qu'il a donné une certaine interprétation aux mots de l'article 14, et il a fait remarquer, et avec raison, que l'article 14 spécifie expressément qu'il ne s'applique qu'à une partie du matériel d'exploitation. Mais est-ce que l'honorable ministre est bien plus avancé pour cela ? Le 99ème du matériel ne seraient que partie de ce matériel. Ce mot "partie" ne saurait avoir ici aucune vertu spéciale. Il va encore plus loin. Il dit que ces mots ne comprennent pas le premier matériel d'exploitation du chemin, mais s'appliquent au matériel subséquent ou supplémentaire. Je viens faire observer au ministre de la Justice qu'il se trouve ici dans la même impasse, à propos de l'article 35, que s'il eût adopté ma propre interprétation. Il me demande si j'affirme qu'une première charge puisse être une première charge sans autre chose qu'un intérêt absolu. Je dis que cela pourrait laisser matière à des doutes, si on prend ces deux articles ensemble, parce que si, dans l'un de ces articles, on constate qu'une compagnie est autorisée à munir son chemin de fer d'un matériel roulant qui n'aurait pas été acquis à titre absolu, et si dans l'autre article on constate que la compagnie est tenue de donner une hypothèque qui sera une première charge, on serait parfaitement fondé à soutenir, devant toute cour de justice, que l'hypothèque qui doit être une première charge sera une première charge sur l'intérêt de la compagnie décrit dans une clause précédente du contrat.

En considérant ensemble ces deux articles, cela doit être une première charge, non pas nécessairement sur un intérêt absolu, mais une première charge sur l'intérêt qui a été décrit dans une clause précédente. Cela peut ne pas être un argument irréfutable. Je ne prétends pas qu'il le soit ; je tiens seulement à faire remarquer qu'il est possible qu'on donne cette interprétation à ces deux articles du contrat. Je dois aussi ajouter, sans manquer en quoi que ce soit de déférence envers l'honorable ministre de la Justice, que l'interprétation que je donne à ces deux articles me paraît être ici absolument juste et raisonnable.

La séance est levée à six heures.

Reprise de la Séance.

La Chambre rentre en séance à huit heures.

BILLS D'INTERET PRIVE.

ETUDIES EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 53) relatif à la Compagnie des télégraphes Nord-américaine.—(M. Morrison.)

Bill (n° 32) tendant à autoriser la Compagnie du chemin de fer de Walkerton à Lucknow.—(M. Henderson.)

SECONDE LECTURE.

Bill (n° 97) concernant la Compagnie de chemin de fer Trans-Canada.—(M. Girard.)

CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre se forme de nouveau en comité sur le bill (n° 72) modifiant l'Acte du chemin de fer National Transcontinental.—(Sir Wilfrid Laurier.)

A l'article 1er.

M. BARKER : M. l'Orateur, l'honorable ministre de la Justice a parlé cette après-midi d'une observation que j'avais faite en discutant les dispositions relatives à l'hypothèque, et il a déclaré que les dispositions dont j'avais parlé, et qui apparaissent à l'article 13 de la charte du Grand-Tronc-Pacifique, ne s'appliquent pas à l'hypothèque dont il est parlé dans l'article 35 de l'ancien contrat. Je viens donc citer de nouveau cet article qui contient la disposition suivante :

Pour toutes les fins définies respectivement ci-après dans ce paragraphe, la compagnie pourra et devra constituer des hypothèques à des fidéicommissaires, ainsi qu'il suit.

Puis viennent les paragraphes marqués a, b et c :

(a.) Une hypothèque de premier rang sur le chemin de fer, l'entreprise et le matériel, pour assurer le rachat de ladite émission des premières obligations garanties par l'Etat.

(b.) Une hypothèque de second rang sur les mêmes biens, excepté sur le matériel de la section de l'Est, pour assurer le rachat des obligations garanties par la Compagnie du Grand Tronc.

(c.) Une hypothèque qui grèvera tout le matériel de la section de l'Est, immédiatement à la suite de l'obligation hypothécaire visée au paragraphe de la lettre (c) ci-dessus, pour assurer l'exécution de la présente convention.

Puis il y a un alinéa (a) se rapportant expressément au paiement des obligations garanties par le gouvernement. L'alinéa (b) traite de l'hypothèque sur les obligations

garanties par la Compagnie du Grand Tronc. Le troisième alinéa (c) concerne l'hypothèque destinée à assurer l'exécution des conditions du bail mais vous remarquerez, M. l'Orateur, que les trois premières lignes de l'article 35 se rapportent à des hypothèques consenties à des fidéicommissaires, et toutes sont des premières hypothèques, et à moins que l'honorable ministre de la Justice ne vienne nous soutenir que ces deux mots "première hypothèque," dans ces trois lignes préliminaires, n'aient une signification différente dans l'alinéa, je ne vois pas quelle distinction il pourrait faire entre une hypothèque garantissant des obligations et une hypothèque assurant les conditions du bail, les trois alinéas a, b et c se rapportant à une disposition par laquelle la compagnie est autorisée à créer des hypothèques. Il n'y a aucune distinction entre les hypothèques, au sens qu'elles doivent toutes être créées par cette compagnie particulière; et si nous nous reportons à l'article 13 de la charte de la compagnie, nous voyons que les hypothèques en question, tout en se rapportant particulièrement à des hypothèques garantissant des obligations, restent subordonnées aux frais d'exploitation. Je ne puis pas comprendre comment l'honorable ministre peut dire que l'hypothèque dans l'alinéa (c) n'est pas subordonnée aux frais d'exploitation, alors que celles dont il est question dans les aliénas (a) et (b) restent subordonnées à ces frais d'exploitation. Je crois que l'honorable ministre va être forcé de pousser son argumentation encore plus loin. Voici trois hypothèques (a), (b) et (c); (a) et (b) sont les hypothèques pour les obligations, et (c) est une hypothèque assurant l'exécution des conditions du bail. Si nous passons à l'article de la charte autorisant la création d'hypothèques, nous voyons que les premières hypothèques autorisées sont subordonnées aux frais d'exploitation, et si on cherche à savoir ce que l'Acte des chemins de fer entend par frais d'exploitation, nous voyons que ces frais comprennent le loyer du matériel roulant. Ainsi donc, il me semble que nous aurions d'excellentes raisons de prétendre—je ne dis pas que notre position soit inattaquable—que toutes ces hypothèques sont subordonnées aux frais d'exploitation, c'est-à-dire, en d'autres mots, restent subordonnées au loyer du matériel roulant. La question est très importante, parce que, ainsi que je l'ai fait remarquer, si ces hypothèques sont subordonnées au loyer du matériel roulant, cela veut aussi dire que les hypothèques de ces fidéicommissaires créées en vertu de l'article 35 sont subordonnées à un droit antérieur sur $20,000,000.

Eh bien, je répète que même si nous devions agréer l'interprétation qu'attache à cette clause le ministre de la Justice, ce serait de la part de ce parlement un acte de négligence extraordinairement coupable que de permettre qu'on puisse ici laisser la porte ouverte à des procès, quand il suffirait, pour lever tous les doutes, de mettre tout simplement dans ce bill que le matériel roulant dont on fera l'acquisition sera libre de tout droit. L'honorable ministre dit que c'est là l'intention de la clause. Je crois que tous les membres de la droite qui ont parlé sur cette question ont soutenu que l'intention du gouvernement était que les $20,000,000 de matériel roulant qu'on doit acquérir seront absolument libres de tout droit quelconque, soit pour intérêt, loyer ou autre chose.

En supposant que cela ait été parfaitement entendu entre le gouvernement et le Grand Tronc, où serait le mal de le dire en toutes lettres ? Sir Charles Rivers-Wilson dit qu'il pense différemment à ce sujet. De son côté, le gouvernement soutient que nous n'avons pas à nous préoccuper de ce que pense sir Charles Rivers-Wilson, et que ce matériel doit être libre de tout droit quelconque afin que le gouvernement puisse avoir là-dessus un titre absolu. Eh bien, je le répète, où est le mal de le dire ? Allons-nous commettre l'imprudence de permettre qu'on puisse venir nous rétorquer un jour que notre interprétation n'est pas la bonne ?

M. R. L. BORDEN : C'est bien ce qu'on dit déjà.

M. BARKER : Il est vrai, mais faisons en sorte que cela ne puisse pas se répéter. L'un des actifs les plus sûrs d'une compagnie de chemin de fer est le loyer du matériel roulant, parce que cela va avec les salaires des employés et doit être payé avant que rien ne soit donné aux créanciers. Il s'agit ici de savoir si l'intérêt sur ces $20,000,000 doit faire partie des frais d'exploitation, et quand nous demandons au gouvernement de lever tous les doutes à cet égard, il nous répond qu'il ne le fera pas.

Sir WILFRID LAURIER : J'ai écouté attentivement tout ce que nous ont dit à ce sujet ces honorables messieurs de la gauche. Ils prétendent, si je ne me trompe, qu'alors que nous interprétons ce contrat d'une certaine manière, le président du Grand Tronc y donne une autre interprétation. J'ai compris aussi que mes honorables amis se reposent sur la déclaration faite par sir Charles Rivers-Wilson—je n'ai pas les termes exacts de cette déclaration devant moi—que le matériel d'exploitation devait être fourni par un syndicat.

L'honorable M. FITZPATRICK : Non pas, voici ce qu'il a dit.

Sir WILFRID LAURIER : Voici ce qu'a dit le président du Grand Tronc :

> Ce matériel roulant sera fourni par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et ainsi que l'administrateur en chef vous le dira, toutes les mesures ont été prises pour que ce matériel soit fourni par un syndicat. Par conséquent, vous pouvez rayer tout cela, et dire quatre millions.

Ce sont là les propres paroles du président du Grand Tronc.

M. BARKER : Il va encore plus loin en ne tenant aucun compte des £3,000,000.

Sir WILFRID LAURIER : Il a parlé de l'administrateur en chef, et comme celui-ci n'a jamais émis la moindre opinion là-dessus, on ne saurait attacher aux paroles du président la signification qu'y veulent voir mes honorables amis de la gauche.

M. OSLER : Le premier ministre a certainement tort, parce que le président du Grand Tronc, en définissant les responsabilités de sa compagnie, soit directes ou indirectes, déclare expressément que l'administrateur en chef incline à penser que cette somme considérable devait être constituée par un syndicat. Il est tout naturel que si d'autres questions n'ont pas été posées, l'administrateur en chef n'ait pas eu à revenir là-dessus, mais assurément le président de cette compagnie n'a pas dû ainsi s'exprimer sans s'être entendu auparavant avec l'administrateur en chef au sujet de la manière dont il fallait s'y prendre pour se procurer des fonds. Les actionnaires s'en sont rapportés tout naturellement aux paroles du président.

M. R. L. BORDEN : Le président de la Compagnie du Grand Tronc, dont le nom apparaît le premier sur le contrat au nom du Grand-Tronc-Pacifique, doit assurément pouvoir parler avec autant d'autorité que l'administrateur général, et voici ce qu'il dit :

Ce matériel roulant sera fourni par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et, ainsi que l'administrateur général vous le dira, toutes les mesures ont été prises pour que ce matériel soit fourni par un syndicat. Par conséquent, vous pouvez rayer tout cela, et dire quatre milles.

Il est vrai qu'il parle ici d'une déclaration qu'on annonce comme devant être faite par l'administrateur, et que celui-ci n'a pas faite, mais le président de la compagnie ne s'en est pas moins exprimé ainsi. Le ministre des Douanes et le ministre des Finances nous ont dit que tous ces amendements avaient été faits tout simplement parce que le Grand Tronc avait refusé de s'en dispenser. Supposons que la Compagnie du Grand Tronc vienne nous dire demain : Voici comment nous comprenons le contrat, et à moins que vous n'acceptiez notre interprétation, nous n'irons pas plus loin.

L'honorable M. FIELDING : C'est bien simple, la compagnie perdrait son cautionnement de cinq millions.

M. R. L. BORDEN : Si le gouvernement répondait comme il a déjà répondu, il dirait : Vous pouvez donner au contrat l'interprétation que vous voudrez, et cette interprétation sera la nôtre. Le ministre de la Justice nous a dit en termes fort clairs que bien qu'il fût possible que j'eusse vu juste—c'est-à-dire que les termes de l'article 14 pouvaient être interprétés comme s'appliquant au matériel roulant de la division de l'est—cependant mon interprétation n'offrait aucune importance parce que ces mots ne s'appliquaient qu'au matériel roulant qui serait acquis par la suite.

Et il a ajouté qu'en tant qu'il s'agirait du premier matériel roulant, cela était régi par le paragraphe 35 de l'ancien contrat, en vertu duquel une hypothèque devra être donnée qui constituera une première charge sur le chemin de fer, l'entreprise et le matériel d'exploitation. Ainsi que je l'ai fait remarquer cet après-midi au ministre de la Justice, il est allé trop loin en adoptant cet amendement parce qu'il se met en contradiction avec l'article 35, où des dispositions ont été édictées pour une hypothèque qui sera une première charge non seulement sur le premier matériel d'exploitation, mais sur tous les autres matériels pouvant être acquis par la suite.

Par conséquent, l'interprétation de l'honorable ministre de la Justice ne concorde pas avec sa manière de présenter les faits ; elle y est absolument étrangère, parce que cet autre matériel d'exploitation qu'il admet pouvoir être acquis en vertu d'un bail, doit être sujet à une première charge au même titre que le premier matériel en vertu de l'article 35. La situation où il se trouve ne laisse pas que d'être ici quelque peu empirée, parce qu'il a persisté à admettre une interprétation de l'article 14 qui ne concorde en rien avec ce qu'il a déjà dit en cette Chambre au sujet de ce contrat. Cela étant, et comme il s'agit ici d'une question de $20,000,000, nous avons le droit d'exiger que cet article soit rédigé de telle façon qu'il n'y ait plus ici la moindre ambiguité. Et pour ma part, je ne puis pas comprendre que le gouvernement, s'il est sincère—et nous devons admettre qu'il l'est—hésite à ce point de se rendre à nos demandes, et de rédiger cet article de façon à ce qu'il ne subsiste plus le moindre doute. Nous ne demandons pas autre chose à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique que ce que demande à cette compagnie le gouvernement lui-même. Alors pourquoi ces hésitations ? Nous voyons que le président du Grand-Tronc-Pacifique nous a assez clairement laissé entendre que son interprétation différait de celle du gouvernement ; et quand nous demandons tout simplement de faire disparaître tout doute à cet égard, on nous témoigne une hésitation pour le moins étrange à se porter à cette demande. Pourquoi ne pas établir tout cela de façon parfaitement claire ? Il y a quelque vingt ans de cela, mon très honorable ami, alors qu'il était à parler du prêt de $30,000,000 au Canadien du Pacifique, a fait remarquer que le gouvernement aidait à créer un pouvoir qui finirait par l'écraser. Est-ce que nous ne pourrions pas faire la même remarque aujourd'hui ? N'est-on pas, vraiment, bien fondé de penser ainsi, quand nous voyons ce gouvernement hésiter à ce point d'introduire dans nos statuts les mots

nécessaires pour lever tous les doutes sur l'interprétation qu'il convient d'attacher à cet article ? C'est là tout ce que demande la gauche de cette Chambre. Je ne puis pas, pour ma part, comprendre cette hésitation, et je ne crois pas, non plus, que personne en cette Chambre la comprenne.

Si la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique donne à ce contrat la même interprétation que le gouvernemnet, alors celui-ci ne devrait pas hésiter à accepter cet amendement. En ne l'acceptant pas, au contraire, il prend le bon moyen de laisser subsister le doute, et de mettre la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à même de lui demander plus tard et d'insister pour que la charge de $20,000,000 ait la priorité sur cette prétendue première hypothèque. D'autre part, s'il désire sauvegarder les intérêts du pays et dissiper toute ambiguïté, son attitude en repoussant cet amendement me paraît des plus extraordinaires et des plus inusitées.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je m'en vais m'occuper de l'argument avancé par l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) et montrer en quoi nous différons tous les deux d'opinion. Il invoque l'article 13 de l'acte constitutif comme étant celui qui autorise la compagnie à émettre des obligations et à consentir cette hypothèque ; et il prétend qu'il faut lire les dernières lignes de l'article portant que la compagnie a le droit de créer une première charge sur ses biens sujette aux dispositions de l'article 94 de l'Acte des chemins de fer. Ma prétention c'est que pour les fins du présent contrat nous ne devons tenir aucun compte du tout de cet article 13. L'article 35 du contrat confère à la compagnie tous les pouvoirs qu'il lui faut, et dans cet article il n'y a aucune allusion quelconque à cette réserve de l'article 13 de la charte. Quant à la prétention émise par l'honorable chef de la gauche, il me semble qu'il faut donner quelque signification au mot " acquérir," dans l'article 35, et je rejette entièrement et sans hésitation l'opinion émise par mon honorable ami. Si sa prétention est qu'en loi la compagnie sera admise à fournir la première hypothèque dont il est question dans l'article 35 sur du matériel roulant qu'elle aura simplement loué, je ne partage aucunement son opinion. Vous ne pouvez satisfaire aux dispositions de cet article en donnant cette interprétation au mot " acquérir." Vous pouvez concilier les termes de l'article 13 avec ceux de l'article 35. L'article 14 ne vise qu'une partie de l'outillage. Quand vous en venez à l'article 35, vous constatez que l'outillage que la compagnie est tenue de fournir, elle doit le détenir à un titre qui lui permette de consentir à son égard une première hypothèque, primant nécessairement toute autre charge. Si la compagnie loue le matériel roulant par un contrat en vertu duquel, après un certain nombre de versements, la propriété de ce matériel roulant est acquise à la compagnie, ce matériel roulant cesse dès lors d'être tenu à bail ; il devient la propriété absolue de la compagnie et sera sujet à une première hypothèque aux termes de l'article 35. Il me semble que vous ne pouvez donner effet à cet article sans l'interpréter de cette manière. Mon honorable ami dit, il y a un instant, qu'il ne faut pas perdre de vue aucune des dispositions de l'acte ; j'irai plus loin et je dirai qu'il vous faut tenir compte non seulement de toutes les dispositions, mais de tous les mots de chacune des dispositions ; et comment allez-vous donner effet à l'article 35 si vous ne l'interprétez pas de cette manière ?

M. BARKER : Le ministre de la Justice ne contestera pas, je pense, qu'une compagnie est ce que l'a fait sa charte. Elle existe et agi en conformité de sa charte.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je ne saurais admettre, mon honorable ami le reconnaîtra, que la compagnie est gouvernée par sa charte lorsque de nouveaux pouvoirs lui ont été conférés par un acte subséquent.

M. BARKER : Tant qu'il n'a pas été passé un acte subséquent modifiant les pouvoirs qu'elle exerçait aux termes de sa charte, elle continue d'être gouvernée par celle-ci. Or, aux termes de l'article 13 de sa charte, cette compagnie a le droit de consentir des premières hypothèques sujettes aux dispositions de l'article 94 de l'Acte général des chemins de fer de 1888. Cet article prescrit que le loyer du matériel roulant aura priorité sur la première hypothèque. Il n'existe pas de doute à ce sujet ; et quand une compagnie établie comme celle du Grand-Tronc-Pacifique consent une première hypothèque sur tous ses biens, vous devez vous reporter à cet article de l'Acte des chemins de fer. Or, vous y verrez que la première hypothèque est subordonnée au loyer du matériel roulant, ce loyer étant regardé comme faisant partie des frais d'exploitation. J'en viens maintenant à la disposition qui, à en croire l'honorable ministre, change tout cela. Le Grand-Tronc-Pacifique signe un contrat avec le gouvernement, et c'est ce contrat que nous examinons actuellement. Et qu'est-ce que la compagnie est tenue de faire ? Aux termes du paragraphe " a " de l'article 35, il lui faut donner une première hypothèque sur " l'entreprise, l'équipement et les biens, les recettes, droits et privilèges de la compagnie, y compris tout l'équipement et les biens que la compagnie pourra ci-après acquérir." C'est parfaitement clair. N'est-ce pas là une dispositions tout à fait d'accord avec l'article 13 ? L'article 35 autorise la compagnie à consentir une hypothèque en garantie de ces obligations, précisément ce que l'article 13 met la compagnie en mesure de faire. L'honorable ministre reconnaîtra la vérité de tout ce que j'ai dit jusqu'ici.

L'honorable M. FITZPATRICK : C'est très technique et très subtil.

M. BARKER : Ce n'est pas technique du tout, et il n'est pas besoin d'être très expert avocat pour le comprendre. L'article 13 autorise la compagnie à donner une première hypothèque. La compagnie signe un contrat avec le gouvernement par lequel elle s'engage à lui consentir cette hypothèque.

L'honorable M. FITZPATRICK : A quoi bon ces subtilités, quand mon honorable ami a devant lui l'article 2 de l'acte relatif à la construction du chemin de fer National Transcontinental, qui autorise spécialement la compagnie à faire tout ce qu'elle est tenue de faire aux termes de son contrat?

M. BARKER : Je suppose qu'on interprétera ce contrat à la lumière des pouvoirs dont jouissait la compagnie à l'époque où elle le signa. Cette compagnie a le pouvoir de consentir une première hypothèque sur tous ses biens, aux termes d'un acte qui dit que le loyer du matériel roulant aura priorité sur la première hypothèque. Elle est autorisée par le paragraphe " a " de l'article 35 à donner une première hypothèque pour assurer le paiement des obligations garanties par le gouvernement. J'omets le paragraphe " b " pour le moment et j'en viens au paragraphe " c." Il autorise la compagnie à consentir une hypothèque en garantie de l'exécution des conditions du bail. Il est conçu en ces termes :

Une hypothèque qui grèvera tout le matériel roulant constituant le matériel de la division de l'est immédiatement à la suite de la charge énoncée au paragraphe 35 (a).

Mais si le loyer du matériel roulant a priorité sur l'hypothèque établie par le paragraphe " a " de l'article 35, sûrement il doit avoir priorité aussi sur l'hypothèque subordonnée à celle établie par ce paragraphe " a." Vous ne pouvez déclarer l'hypothèque énoncée dans le paragraphe " c " plus avantageuse que celle énoncée dans le paragraphe " a," quand cette dernière a la priorité sur l'autre. Si le paragraphe " a " avait été seul, je doute que le ministre de la Justice eût prétendu que les frais d'exploitation du chemin de fer n'avaient pas priorité sur l'hypothèque énoncée dans le paragraphe " a " ; dès lors, comment peut-il prétendre qu'une hypothèque subordonnée à celle énoncée dans le paragraphe " a " ait en aucun sens la priorité sur les frais d'exploitation ? Si " a " est subordonné aux frais d'exploitation, assurément " c ", qui est dans une catégorie inférieure encore, doit céder le pas à ces mêmes frais d'exploitation.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je ne crois pas que la compagnie soit gouvernée par cette charte. A mon avis, elle est gouvernée par sa loi constitutive. A cet égard, sans tenir aucun compte de la charte, en supposant que l'article 13 n'ait jamais existé, aux termes de l'article 35 du contrat et de l'article 2 de l'Acte du chemin de fer National Transcontinental, vous auriez les pouvoirs suffisants pour donner effet à l'article 35.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami prétend-il que nous ne devons pas considérer l'article 35 à la lumière des dispositions de la charte?

L'honorable M. FITZPATRICK : Si la charte est amendée, vous devez vous référer aux amendements.

M. R. L. BORDEN : N'est-ce pas en consultant la charte qu'on constate si elle est amendée?

L'honorable M. FITZPATRICK : Elle est amendée.

M. R. L. BORDEN: Ne faut-il pas expliquer l'une par l'autre? C'est une prétention assez étrange que celle du ministre de la Justice, qu'on doit considérer cet article indépendamment de la charte. Il faut consulter l'article 35 ; il faut aussi consulter les dispositions de la charte et se rendre compte des pouvoirs qu'elles confèrent à la compagnie, et les interpréter à la lumière de cet acte-ci, comme si les deux n'en formaient qu'un. C'est ainsi que j'envisage la situation en ce qui regarde les statuts. Tout le raisonnement de mon honorable ami le ministre de la Justice, au sujet de l'article 14, en réponse à l'objection que j'avais faite, repose sur une simple supposition de sa part. Il dit que la compagnie peut signer un contrat pour la location du matériel roulant, en vertu duquel la propriété de ce matériel se trouvera, après un certain laps de temps, appartenir au locataire. Il ajoute qu'une fois ce transport effectué, la compagnie à qui ce matériel roulant aura été ainsi loué aura un bon titre de propriété et alors l'article 35 aura application. Mais mon honorable ami prétend-il que l'article 14 n'a en vue qu'un bail de cette nature ? Dans ce cas, je l'invite à m'indiquer un mot ou une ligne qui le restreint de cette manière. J'ai été aux renseignements et j'ai appris que la coutume de louer le matériel roulant dont a parlé mon honorable ami n'est pas exceptionnelle ; que nombre de compagnies—et notamment l'une d'elles qui est très importante—ont l'habitude de louer beaucoup de matériel roulant par un contrat en vertu duquel la propriété de ce matériel roulant reste à la compagnie qui la détenait primitivement ; les paiements se font à perpétuité et jamais la propriété du matériel roulant ne passe à la partie qui l'a loué.

L'article 14 permet à la compagnie d'aménager la division de l'est en partie de cette manière, et dans ce cas jamais le Grand-Tronc-Pacifique ne deviendrait propriétaire du matériel roulant. Et puisque l'article 14 permet cela, le raisonnement du ministre de la Justice, fondé sur la supposition faite par lui il y a un instant, ne me semble pas pouvoir tenir debout. S'il me soutient le contraire, je m'inscris en faux contre son interprétation du contrat tout aussi fortement

qu'il s'inscrit contre la mienne. J'ai droit à mon opinion tout autant que mon honorable ami a droit à la sienne ; et je dis qu'en étudiant l'article 35 à la lumière de l'article 14, il me semble non seulement raisonnable de croire, mais incontestable, qu'en ce qui regarde partie de l'outillage de la division de l'est, le Grand-Tronc-Pacifique n'est pas tenu d'être revêtu d'un plein droit de propriété, mais satisfera aux conditions de ce contrat en tenant tout simplement à bail une partie de cet outillage. C'est ma conviction, après avoir prêté l'oreille avec beaucoup de respect et d'attention aux paroles du ministre de la Justice et premier ministre. Dans ces circonstances, je ne vois pas de raison pour que le gouvernement hésite à ajouter au statut une disposition qui dissipe tout doute et établisse d'une manière incontestable que l'interprétation qu'il donne à ce contrat est la véritable.

L'honorable M. FITZPATRICK : J'aimerais à consigner aux " Débats " les paroles mêmes dont s'est servi sir Charles Rivers-Wilson, et par là dissiper peut-être quelques doutes qui semblent exister dans les esprits de certains honorables députés.

M. CLARKE : Quel est le document dont l'honorable ministre va nous lire un extrait ?

L'honorable M. FITZPATRICK : C'est le compte rendu officiel des délibérations à la réunion générale ordinaire de la compagnie—c'est-à-dire, la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada—tenue à l'hôtel Terminus, de la cité, rue Cannon, Londres, mardi, le 8 mars 1904.

M. CLARKE : Y aurait-il quelque objection à ce que ce document fût déposé sur la table et imprimé ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Ce document ne m'appartient pas, et je n'en ai pas pour distribution.

M. CLARKE : Mais ne pourrait-on pas le déposer sur la table ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Je me suis levé avec un objet en vue, et j'aimerais qu'on me permît de l'atteindre. Voici ce qu'a dit le président :

Quant aux cinq millions pour le matériel roulant,—il s'agit plutôt de trois millions,—le Grand-Tronc n'a rien à faire avec cela.

Personne ne saurait prétendre, je pense, que le Grand Tronc a quelque chose à voir au matériel roulant. C'est la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique qui est tenue de fournir le matériel roulant.

Ce matériel roulant sera fourni par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et, ainsi que le directeur général va vous l'exposer, toutes les dispositions sont prises pour que ce soit un syndicat qui se charge de la chose.

Ce sont là les paroles dont il s'est servi d'après le rapport.

M. R. L. BORDEN. Si je ne me trompe, le ministre de la Justice est à lire une circulaire aux actionnaires en date du 28 février ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Non ; je lis les observations du président consignées dans le compte rendu de l'assemblée.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre (M. Fitzpatrick) a eu l'obligeance de m'adresser le document. C'est quelque chose que je n'avais pas vu. C'est le discours de sir Charles Rivers-Wilson.

L'honorable M. FITZPATRICK : Son second discours—après que M. Allen eut parlé.

M. R. L. BORDEN : J'y relève ces paroles qu'on me permettra de lire ; elles vont un peu plus loin que le passage dont nous a donné communication le ministre de la Justice.

La question traitée dans le mémoire que nous a lu M. Allen, fils, et les observations faites par lui me prouvent d'une manière concluante que M. Allen n'a pas examiné le deuxième contrat, le contrat modifié mais qu'il a fait porter ses critiqnes sur le premier contrat qui fut soumis au bureau de direction quand il en faisait partie. Je ne donnerai qu'un exemple de l'inexactitude de ses critiques.

Il ne craint pas d'affirmer que les engagements de la Compagnie du Grand-Tronc représenteront 9 millions de livres sterling, dont 3 millions pour les garanties, cinq millions pour le matériel roulant et un million pour le cautionnement. Les trois millions de livres sterling, pour les garanties constituent certainement une servitude, et vont contribuer, ainsi que je l'ai fait remarquer, à grossir le passif de la Compagnie du Grand-Tronc. Quant aux cinq millions pour le matériel roulant,—il s'agit plutôt de trois millions,—le Grand-Tronc n'a rien à faire avec cela. Ce matériel roulant sera fourni par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et, ainsi que le directeur général va vous l'exposer, toutes les dispositions sont prises pour que ce soit un syndicat qui se charge de la chose. Vous pouvez donc retrancher tout cela, et dire quatre millions. Quant au million sterling pour le cautionnement, il ne vous en coûtera pas un seul sou. Par conséquent, nos engagements s'élèvent à ce que je vous ai indiqué, c'est-à-dire environ trois millions ; et j'ai déclaré clairement et nettement que c'est à cette somme que nous estimons les obligations du Grand-Tronc, peut-être un jour, le versement de trois millions de capital et le paiement chaque année de £118,000 d'intérêt.

Or, en vue de cette déclaration officielle du président de la Compagnie du Grand Tronc, en vue de l'interprétation qu'il donne clairement au contrat, le gouvernement a-t-il écrit à la Compagnie du Grand Tronc ou à celle du Grand-Tronc-Pacifique et s'est-il assuré si c'était ou non de cette manière quelle interprétait le contrat ? Car s'il l'a fait, il me semble que les documents devraient être placés en la possession de la Chambre. On croirait qu'en raison de cette déclaration contenue dans le rapport officiel des délibérations de l'assemblée, le gouvernement aurait dû écrire à la Compagnie du Grand Tronc, et on devrait nous informer d'une manière précise si l'opinion exprimée très nettement

par le président du Grand Tronc dans le temps est toujours son opinion et celle des autres organisateurs des deux compagnies aujourd'hui. Le très honorable premier ministre voudra-t-il me dire si une telle lettre a été écrite ?

Sir WILFRID LAURIER : Nous n'avons pas écrit au président du Grand Tronc à ce sujet ; je ne pense pas qu'il serait à propos de le faire. La Compagnie du Grand Tronc connaît l'interprétation que le gouvernement donne de ce contrat. Elle sait que nous avons cité l'opinion des juristes qui ont rédigé le contrat et qui en ont discuté les termes à mainte reprise avec ses avocats. Ce contrat n'a pas été préparé entièrement par les hommes de loi du gouvernement ; il a été revisé avec soin par ceux du Grand Tronc et revisé conjointement par les hommes de loi du gouvernement et du Grand Tronc. Cest l'opinion froidement mûrie du gouvernement. Maintenant, prenez les paroles sorties de la bouche de sir Charles Rivers-Wilson. Tout ce que vous pouvez en tirer c'est ceci : " Le matériel roulant sera fourni par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et comme l'administrateur général vous le dira peut-être, elle a pris des mesures pour fournir ce matériel roulant par l'entremise d'un syndicat." Or, supposons que M. Hays, ou le Grand-Tronc-Pacifique, ait eu en vue de faire fournir ce matériel roulant, non pas par le Grand-Tronc-Pacifique, non pas par le Grand Tronc, mais par une compagnie distincte. Il me paraît clair au delà de tout doute que, quel que soit le personnel du syndicat, ses membres devront conduire les opérations en conformité des termes de l'acte que nous sommes à discuter en ce moment. Les conditions auxquelles ils fourniront ce matériel roulant,—qu'ils prennent ou non la peine de s'assurer de leur nature,—seront celles établies par l'acte. L'acte dit que, quelle que soit la personne qui place ce matériel roulant sur le chemin en conformité des conditions du contrat, elle devra le faire de manière à pouvoir donner au gouvernement une première hypothèque. De sorte que si le matériel roulant est fourni par un syndicat, celui-ci devra se contenter d'une seconde hypohèque et laisser au gouvernement la première. C'est là le raisonnement que nous font nos hommes de loi, et ces honorables messieurs devront être frappés de sa justesse. J'ai prêté l'oreille avec quelque attention, avec beaucoup d'attention même, à tous les arguments présentés par la gauche. Je n'ai pas la prétention de vouloir reprendre la discussion de la question à la suite de ces messieurs qui y ont donné leur considération la plus attentive. Mais, à la lumière des règles ordinaires de l'interprétation légale des contrats, on dirait assurément que ces termes sont aussi impératifs que possible :

Pour les fins déterminées ci-après dans le présent article, la compagnie pourra et devra consentir des hypothèques à des fidéicommissaires ainsi qu'il suit :

(a) Une hypothèque qui constituera une première charge sur l'entreprise, le matériel et les biens du chemin de fer, les recettes, droits et privilèges de la compagnie.

Avant d'aller plus loin, il faut observer qu'en vertu de l'acte la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique est tenue de construire un chemin s'étendant de tel point à un tel autre. Sur ce chemin elle est tenue de placer du matériel roulant au montant de $20,000,000. Elle n'est libre d'enfreindre aucune de ces stipulations. Le contrat n'est pas exécuté tant quelle n'a pas construit le chemin, et tant qu'elle n'y a pas placé pour $20,000,000 de matériel roulant. Puis, l'acte spécial dit expressément que ce matériel roulant sera sujet à une première hypothèque. L'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) a tiré un argument aussi des paroles suivantes :

Y compris tout le matériel et les biens que la compagnie pourra ci-après acquérir.

Tout en fournissant du matériel roulant, au montant de $20,00,000, sur lequel elle pourra consentir une première hypothèque, la compagnie est à même également de louer du matériel roulant ; elle peut le détenir en pleine propriété ou à bail ; et il est prescrit que si elle fait l'acquisition de chemins, ces chemins seront sujets au privilège du gouvernement; mais, sur les chemins qu'elle louera, elle ne pourra consentir de première hypothèque. Ainsi, à cet égard, il me semble que cet amendement est très clair ; toutes les acquisitions subséquentes de la compagnie seront comprises dans l'hypothèque si le titre d'acquisition le permet. L'honorable chef de l'opposition et l'honorable député d'Hamilton demandent : Comment expliquez-vous cet article 14, qui a trait au louage du matériel roulant ? La compagnie est autorisée à louer du matériel roulant, et certainement les auteurs de cet acte n'ont jamais songé que le Grand-Tronc-Pacifique ne mettrait que pour $20,000,000 de matériel roulant sur ce chemin.

Ils ont calculé que le Grand Tronc, à mesure que l'entreprise se développerait, serait contraint de mettre pour plus de $20,000,000 de matériel roulant, et ils ont laissé la compagnie libre de louer du matériel roulant aussi bien que d'en acheter. Il n'y a là rien d'extraordinaire ; ils ont prévu que probablement elle aimerait mieux louer qu'acheter, et en conséquence ils ont prescrit que si partie du matériel roulant au-delà des $20,000,000 était louée, dans ce cas le loyer pourrait être compris dans les dépenses.

M. R. L. BORDEN : Qu'y a-t-il dans l'article 14 qui prescrive que seul l'outillage subséquemment acquis pourra être pris à bail ?

Sir WILFRID LAURIER : Le contrat prévoit l'acquisition de matériel roulant au montant de $20,000,000, sur lequel il sera possible de consentir une première hypothèque.

Je dis donc qu'en ce qui regarde ce matériel roulant au montant de $20,000,000, il n'est pas possible d'admettre que la compagnie puisse le tenir à bail. Il lui faut être en mesure de consentir une première hypothèque sur ce matériel.

M. R. L. BORDEN : Quels sont les termes de l'article 14 qui comportent ce sens ?

Sir WILFRID LAURIER : Ils se trouvent dans l'article 35. Mon honorable ami a dit à mainte reprise que le contrat ne doit pas être interprété article par article, séparément, mais que toutes les stipulations doivent être considérées dans leur ensemble. Si vous considérez ensemble l'article 14 et l'article 35, il me semble hors de tout doute que jusqu'à concurrence des $20,000,000 de matériel roulant, la compagnie est tenue de donner une première hypothèque. Si la compagnie, après avoir acheté pour $20,000,000 de matériel roulant, en loue pour $5,000,000 de plus, elle est incontestablement dans son droit. Dans ces circonstances, vous tombez sous l'empire de l'article 14, et le loyer de ce matériel roulant serait compris dans les frais d'exploitation. Mon honorable ami (M. R. L. Borden) nous demande : Pourquoi ne consentez-vous pas à ceci ou à cela ? Je dirai qu'il a été pris plus de précautions au sujet de la rédaction de ce contrat qu'au sujet d'aucun autre de cette nature. Nous nous sommes assurés l'aide des meilleurs hommes de loi disponibles non seulement pour interpréter le contrat, mais pour le préparer et le rédiger. Quand les meilleurs hommes de loi nous disent que c'est là l'interprétation qu'il faut donner, je pense que nous pouvons nous en tenir là et demander à la Chambre de l'accepter.

M. R. L. BORDEN : Je ne critique pas ceux qui ont rédigé le contrat ; mais il me faut prendre le contrat comme je le trouve et me servir de mon propre sens commun et de ma propre expérience en vue d'en déterminer le sens. Je prierai maintenant le très honorable premier ministre de me suivre attentivement, car je voudrais une réponse. Je lui ai demandé de m'indiquer les mots de l'article 14 énonçant que l'autorisation de prendre à bail du matériel roulant est limitée à cette partie de l'outillage qui sera subséquemment acquis et ne s'appliquera pas à une partie quelconque de l'outillage acquise en premier lieu. Mon très honorable ami me répond : Il vous faut interpréter l'article 14 à la lumière de l'article 35. Et quand vous en venez à l'article 35, vous y trouvez une disposition aux termes de laquelle la compagnie est tenue de donner une première hypothèque. Mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) ne se rend-il pas compte, à l'examen de l'article 35 que cette réponse n'est pas satisfaisante ? Assurément, il le doit. Le ministre de la Justice a tenté de réfuter cette objection, et il n'a pas pu le faire. L'article 35 autorise la compagnie à consentir

Une hypothèque qui constituera une première charge sur l'entreprise, le matériel——

Il s'agit ici de l'outillage primitif ; mais voici autre chose.

Y compris tout le matériel et les biens que la compagnie pourra ci-après acquérir.

Ainsi, l'article 35 met exactement sur le même pied toutes les acquisitions de matériel ; il ne saurait y avoir de doute à cet égard. Comment pouvez-vous dire que vous débrouillez la question en vous référant à l'article 35 ? Dans l'article 14, on ne trouve aucun terme restrictif comportant que le matériel roulant acheté subséquemment pourra être tenu à bail, tandis que l'outillage primitif ne pourra l'être. Il n'est pas un seul mot de l'article 14, du commencement à la fin, qui suggère cette distinction ; et si vous cherchez à l'expliquer par l'article 35, vous vous heurtez à la difficulté même que j'ai signalée : l'hypothèque sur tout l'outillage indistinctement doit être de premier rang. Si la prétention de mon très honorable ami est juste, la compagnie devra donner première hypothèque non seulement sur l'outillage acquis en premier lieu, mais sur toutes les acquisitions futures d'outillage. Par conséquent ces deux catégories d'outillage ne sont pas distinguées l'une de l'autre ; elles sont mises sur le même pied et sont laissées dans la même position aux termes des deux articles.

Puisque, d'une part, l'article 14 du contrat reconnaît à la compagnie le droit de fournir quelque partie de son outillage sous forme de matériel loué ; et comme, d'autre part, l'article 35 ne fait aucune distinction entre l'outillage acquis primitivement et les acquisitions subséquentes en ce qui regarde la nature du titre d'acquisition, dès lors, il vous faut bien admettre que cette compagnie, qu'il s'agisse de l'outillage de première acquisition ou de tout autre, est libre d'en fournir une partie sous forme de matériel roulant simplement loué. C'est la conclusion qui s'impose, et je dois dire que mes honorables amis le premier ministre et le ministre de la Justice, ne m'ont guère fourni d'explication satisfaisante à cet égard, je le dis sans vouloir les offenser. Je fais cette déclaration en toute sincérité, car c'est là, à mon avis, le véritable sens du contrat.

Sir WILFRID LAURIER : J'exprime aussi mes propres opinions, et je le fais après avoir duement considéré celles qu'ont exprimées ces honorables messieurs de la gauche. Mais je prie mon honorable ami d'examiner encore une fois l'article 14. Il admettra avec moi, je pense, qu'aux termes de l'article 14, du matériel roulant peut être acheté et du matériel roulant peut être loué en vue de l'outillement du chemin. C'est mon opinion.

M. R. L. BORDEN : Il n'y a pas de doute à cet égard : incontestablement, il est permis de l'acheter, et nous disons aussi qu'il est permis de le louer.

Sir WILFRID LAURIER : Incontestablement, il en est ainsi. Et puisque cette première proposition est admise par les deux partis, faisons un pas de plus. Venons-en à l'article 35. Les deux partis admettent qu'aux termes de l'article 14, le matériel roulant peut être loué ou acheté. Mon honorable ami reconnaîtra aussi, je pense, qu'afin de pouvoir donner sur son matériel roulant une première hypothèque au gouvernement, la compagnie doit être propriétaire de ce matériel roulant. Je n'ai rien à dire de plus convaincant que ce que j'ai dit précédemment, mais je vais m'efforcer de me faire mieux comprendre. Aux termes de ce contrat, la compagnie s'engage à construire un chemin de fer de Winnipeg à l'océan Pacifique, et elle s'engage à aménager cette section aussi bien que l'autre jusqu'à concurrence de $20,000,000. Or, quel sens allons-nous donner à ces paroles ?

Une hypothèque qui constituera une première charge sur l'entreprise, le matériel et les biens du chemin de fer, les recettes, droits et privilèges de la compagnie.

La seule interprétation que je puisse donner à ces paroles, c'est qu'en exécution de la promesse de la compagnie, le matériel roulant, jusqu'à concurrence de $20,000,000, que la compagnie est tenue de fournir, devra être détenu en vertu d'un titre qui lui permette de consentir une première hypothèque à son égard. Puis, la compagnie pourra subséquemment et par surcroît acquérir et acheter du matériel roulant ou autres biens. Non seulement peut-elle acquérir du matériel roulant, mais elle peut acquérir d'autres chemins de fer, d'autres embranchements, d'autres chemins, et tout ce qu'elle acquerra subséquemment, en propriété se trouvera compris dans l'hypothèque du gouvernement. Si la compagnie n'acquiert pas la propriété, si elle ne fait que louer, bien entendu, le gouvernement ne saurait réclamer son hypothèque dans ce cas. Il me semble que c'est là une interprétation du contrat aussi raisonnable qu'il soit possible de la donner.

M. R. L. BORDEN : Mon très honorable ami a fait un raisonnement assurément extraordinaire, car, s'il est dans le vrai, tout ce que la compagnie a à faire pour se soustraire à l'obligation de consentir la moindre hypothèque, c'est simplement de louer le matériel roulant qu'il lui faut.

Sir WILFRID LAURIER : Non, elle ne saurait se soustraire à cette obligation.

M. R. L. BORDEN : Si je comprends le raisonnement de mon très honorable ami tout ce que la compagnie devra faire pour éviter la nécessité de consentir une hypothèque, ce sera de tenir à bail son matériel roulant. Du moins, ce'st son raisonnement en ce qui regarde le matériel roulant d'acquisition subséquente?

Sir WILFRID LAURIER : C'est mon raisonnement.

M. R. L. BORDEN : Alors, comment s'accommode-t-il de l'article 14, qui ne fait aucune distinction ni expresse, ni implicite entre le matériel roulant de première acquisition et celui d'acquisition ultérieure ? Je ne pense pas que les intérêts du pays soient très bien protégés par ce raisonnement qu'il nous fait. Mon très honorable ami, dans la première partie de ses remarques a considéré comme admise la question même qui est en litige. Il dit : la compagnie est tenue de fournir pour $20,000,000 de matériel roulant. Nous le reconnaissons bien, mais la question est celle-ci : En vertu d'un titre de quelle nature doit-elle le fournir? Comment le contrat protège-t-il les intérêts du pays à cet égard? Quel effet possible allez-vous donner aux termes de l'article 14? Le loyer du matériel roulant loué à la compagnie fait partie des frais d'exploitation. L'article dit-il que cette disposition s'applique à l'outillage d'acquisition première ou à l'outillage d'acquisition subséquente? Il ne dit ni l'un ni l'autre. La disposition peut s'appliquer aux deux. On peut recourir au louage pour fournir partie du premier outillement et partie du second. En outre, quand vous considérez l'article 14 et l'article 35 conjointement vous avez la réfutation complète du raisonnement de l'honorable ministre de la Justice. Je dis que l'expression " première hypothèque " signifie première hypothèque sur un titre de la nature de ceux qu'on a en vue dans ce contrat. Je dis que c'est là ce que cette expression veut dire et rien de plus. Elle ne peut avoir d'autre sens. Puis, si vous interprétez l'article 14 et l'article 35 l'un par l'autre, vous constatez qu'une partie de l'outillement, même jusqu'à concurrence des quatre-vingt-dix-neuf centièmes, peut être fourni sous forme de matériel loué, et le mode de fourniture de l'outillement décrit par le président de la Compagnie du Grand Tronc pourrait être appliqué à la lettre en ce qui regarde cette partie. Pourtant, le gouvernement, pour quelque raison que je ne suis pas sûr de bien comprendre, refuse de dissiper ce doute, cette quasi-certitude, refuse d'insérer dans la loi une disposition qui ferait disparaître à tout jamais toute ambiguïté quant à l'obligation imposée au Grand Tronc d'acquérir et de détenir ce matériel roulant au moyen d'un titre de propriété absolument incontestable.

M. OSLER : L'honorable ministre de la Justice a déclaré avant six heures que le Grand-Tronc-Pacifique et le gouvernement s'entendaient parfaitement quant à ce contrat et à son interprétation. L'honorable ministre de la Justice déclare que, dans l'opinion des ministres, cet outillage doit être procuré par voie d'achat. Le président de la Compagnie du Grand Tronc, le promoteur du Grand-Tronc-Pacifique, déclare nettement que le matériel roulant sera obtenu par l'intermédiaire d'un syndicat *ad hoc*. Quiconque a la moindre expérience en matière de chemin de fer reconnaîtra qu'il ne saurait y

avoir qu'un sens à une déclaration de cette nature. Quand un administrateur de chemin de fer parle de se procurer le matériel roulant par l'intermédiaire d'un syndicat, il ne saurait y avoir qu'une opinion quant à ce qu'il veut dire : c'est que le matériel roulant sera acheté par le moyen d'un bail à long terme. La question n'est pas discutable pour quiconque a la moindre connaissance des affaires de chemins de fer. La Compagnie du Grand Tronc ne veut se reconnaître aucunement responsable des fonds qui devront être prélevés en vue de l'acquisition de ce matériel roulant. Aux termes du contrat soumis à la Chambre, les seuls moyens de prélever de l'argent auxquels puisse recourir la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sont l'émission d'obligations et le transport d'actions à la Compagnie du Grand Tronc. De sorte que lorsqu'il s'agit pour le Grand-Tronc-Pacifique de se procurer le matériel roulant, il n'a aucun moyen de prélever les fonds nécessaires à cet effet, si ce n'est avec l'endossement de la Compagnie du Grand Tronc, ou de quelque compagnie également solvable et opulente. Il ne saurait y avoir de doute à cet égard. J'oserai dire que si ce contrat est validé et si le gouvernement persiste à y donner cette interprétation, on nous soumettra un nouvel amendement l'année prochaine, ou à quelque session subséquente du parlement, en vue de permettre à la compagnie de louer le matériel roulant suivant le mode décrit par le président du Grand Tronc dans son discours aux actionnaires. Je ne suis pas homme de loi, mais j'ai prêté l'oreille à la discusison qui s'est faite entre les légises de la droite et ceux de la gauche ; j'ai noté les diverses opinions exprimées de côté et d'autre.

S'il s'agissait de ses propres affaires, le ministre ne voudrait pas apposer sa signature au bas de pareille condition, sans avoir, au préalable, décidé une question de cette importance. Le gouvernement donnera à cet article une interprétation qui ne concordera peut-être pas avec celle du président de la Compagnie du Grand Tronc.. En pareilles circonstances, lorsqu'il est si facile de faire disparaître toute ambiguïté, le gouvernement, en refusant de le faire, prouve qu'il obéit à un tout autre mobile que celui qu'il a allégué à la Chambre. Ainsi que l'a fait observer le ministre de la Justice, le sens de cet article n'est pas aussi clair qu'on le prétend, au point de vue du droit. Rien n'empêche le ministre d'accepter l'amendement proposé par les députés de la gauche et d'élucider le sens de cet article, de façon à le rendre intelligible au commun des mortels.

M. LENNOX : Les lois sont toujours difficiles à interpréter, et le législateur a le devoir de les rendre aussi claires que possible. Nous avons discuté cette importante question, l'année dernière, et les autorités du Grand Tronc étaient parfaitement au fait de l'attitude des députés de la gauche à cet égard. L'attitude du gouvernement était parfaitement connue, et en présence de ce fait, sir Rivers-Wilson et le chef de l'exploitation de la Compagnie du Grand Tronc donnèrent à cet article une interprétation tout à fait différente. Au dire du premier minisre, sir Charles Rivers-Wilson ayant demandé à M .Hays de souscrire à sa proposition, portant que la compagnie se procurerait le matériel roulant par voie d'affermage et M. Hays, ayant gardé le silence, cela prouve que ce dernier ne s'est pas rangé à l'avis du président. Eh bien ! M. l'Orateur, l'interprétation légitime et logique qu'il faut donner à cet incident est tout le contraire de ce que prétend le premier ministre. " Qui ne dit mot consent," et M. Hays n'ayant pas révoqué en doute l'interprétation de sir Charles Rivers Wilson, il faut en conclure que M. Hays s'est rangé à cet avis. J'ai été stupéfait, et le pays sera aussi frappé de stupéfaction, en entendant le chef du cabinet formuler une proposition si dénuée de sens commun, s'il m'est permis d'exprimer franchement ma pensée. Le premier ministre, j'espère, modifiera son avis à cet égard. Mainte et mainte fois, les ministres ont déclaré que notre interprétation du contrat est conforme à l'intention des parties contractantes. Sachant maintenant que les autorités du Grand Tronc ont exprimé un avis tout à fait contraire au sien, le gouvernement, à coup sûr, a le devoir d'accepter notre amendement de façon à parer à toute équivoque. Le ministre de la Justice attache beaucoup d'importance à ce fait que, lorsqu'il s'est agi de signer le bail, il a fallu consentir certaines indemnités. Eh bien ! nous n'avons que l'engagement de la Compagnie du Grand Tronc, sans autre garantie de la réalisation de ces indemnités, et si elles ne se réalisent point, force nous sera bien de poursuivre la compagnie. Voilà virtuellement à quoi aboutit l'affaire. Si le gouvernement veut sincèrement protéger le public, comme nous le supposons, rien ne l'empêche d'accepter cet amendement. Pour le moment, toute la question se résume à laisser cette loi dans sa teneur primitive. On se le rappelle, au début de cette discussion, le premier ministre nous a dit que ce projet de loi avait été fort soigneusement rédigé et qu'il hésitait à le modifier. Cet argument n'est guère valable aujourd'hui ; car non seulement le ministre de la Justice lui-même nous a proposé de volumineux amendements, mais les députés de la gauche ont suggéré eux mêmes plusieurs modifications, dans le but d'élucider le sens du traité. Puisque le ministre de la Justice juge utile d'apporter à la loi plusieurs modifications, afin de la rendre plus intelligible, le gouvernement, à coup sûr, a le devoir d'élucider le sens de cet important article.

M. SPROULE : Je dois l'avouer, pour un simple profane comme moi, il semble inexplicable qu'il puisse exister tant de divergences d'opinion parmi les avocats, au sujet de l'interprétation d'une loi.

Sir WILFRID LAURIER : Les membres de la Faculté sont toujours d'accord, sans doute.

M. SPROULE : Les docteurs peuvent différer d'avis, mais ils visent toujours à un accord quelconque, de façon à concilier leurs opinions. A mon avis, lorsqu'il s'agit de légiférer en pareille matière, il faudrait se servir d'un langage absolument clair et rendant parfaitement la pensée du législateur. L'entreprise en discussion entraîne une énorme dépense de deniers publics ; or, les avocats de droite diffèrent d'avis avec ceux de la gauche au sujet de la légitime interprétation de ce traité, et le ministre de la Justice lui-même n'est pas sans nourrir quelques doutes à cet égard, puisqu'il a consulté sur l'article en discussion une société d'avocats de Toronto. L'amendement propose par les députés de la gauche vise à faire disparaître toute ambiguïté dans l'interprétation de cet article, et dans ce but le gouvernement devrait accepter notre proposition, s'il tient à sauvegarder les intérêts du pays. A mon sens, il est impossible de trouver dans notre langue de termes qui élucident mieux la question que ceux employés dans l'amendement. Puisque nous avons présenté l'amendement dans ce but, le gouvernement devrait l'accepter, de façon à parer à toute ambiguïté, à l'avenir. S il surgit plus tard quelques litiges vexatoires, le gouvernement sera inexcusable d'avoir refusé d'accepter cet amendement. Puisqu'il existe une divergence d'opinion même parmi les avocats dans cette Chambre, il faut se garder d'insérer dans la loi des dispositions qui puissent prêter à une double interprétation. Voilà pourquoi, à mon avis, le gouvernement devrait accepter l'amendement proposé.

M. CLARKE : Au cours des observations qu'il a formulées ce soir, le ministre de la Justice a emprunté une citation d'un document qu'il avait sous les yeux, et j'ai eu la témérité de lui demander à quelle source il puisait ses renseignements. Il déclara que cette citation était empruntée du compte rendu d'une assemblée des actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc. Puisque le ministre s'est inspiré à cette source, nous avons bien le droit de demander le dépôt de ce document, de façon à pouvoir établir la comparaison entre ce document et le compte rendu cité par le chef de l'opposition. Le chef de la gauche a emprunté une citation d'un compte rendu textuel des délibérations de l'assemblée tenue le 8 mars, par les actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc.

Au dire de certains députés de la droite, c'est un compte rendu tronqué. M. le président, je tiendrais à ce que vous donniez votre décision sur la question de savoir si le document cité par le ministre de la Justice doît être déposé sur le bureau, afin que nous puissions établir la comparaison entre les deux documents et constater s'il existe quelque contradiction grave entre ces deux pièces.

Sir WILFRID LAURIER : Je dois informer l'honorable député que le document cité par le ministre de la Justice n'est pas officiel. C'est un compte rendu de journal qui est en vente, et qu'on peut se procurer, moyennant quinze ou vingt-cinq centins

M. CLARKE : Avec sa libéralité bien connue, le premier ministre, j'espère, nous obtiendra un exemplaire de ce journal.

Sir WILFRID LAURIER : Je m'en ferai un plaisir.

M. CLARKE : C'est parfait. J'aimerais à poser une question au premier ministre ou au ministre de la Justice. L'amendement offert par le chef de l'opposition a-t-il été soumis aux autorités du Grand-Tronc-Pacifique, ou à tout corps agissant en son nom, et a-t-on refusé de l'accepter ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Pour mon propre compte je dois dire que je n'ai pas soumis ce document à la compagnie ; car à mon avis, je n'ai nullement le devoir de consulter ces autorités au sujet de l'interprétation à donner à cette convention ou sur celle que ces messieurs jugent utile de lui donner.

M. CLARKE : Le gouvernement a-t-il reçu de ces autorités quelque communication au sujet de l'amendement en question ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Puisque ce document ne leur a pas été soumis, il n'est guère probable que ces autorités songent à nous adresser quelque communication à cet égard.

M. CLARKE : Dois-je inférer des paroles du ministre que le gouvernement n'a reçu aucune communication des autorités du Grand-Tronc-Pacifique au sujet de cet amendement ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Nous n'avons absolument rien reçu, ni directement ni indirectemnet.

L'amendement de M. Barker est repoussé ; votes affirmatifs, 25 ; votes négatifs, 41.

M. BARKER : Je propose :

L'amendement de l'article du bill par l'insertion de ce qui suit, à titre de paragraphe 2.

2. Nonobstant toute disposition contenu dans l'article 3 de la convention supplémentaire, il est ici décrété qu'advenant le parachèvement de cette partie de la division orientale s'étendant de Winnipeg ou d'un point à proximité de cette ville, en gagnant l'est, jusqu'à un point de raccordement avec l'embranchement de la Compagnie du Pacifique sur le lac Supérieur, ou en gagnant l'est jusqu'à un point de raccordement avec l'embranchement de la Compagnie du Pacifique sur North-Bay, avant que le gouvernement ait parachevé la division orientale dans son ensemble, alors le compagnie en attendant le parachèvement de cette division, aura droit d'affermer et affermera des commissaires, la partie ou les parties ainsi cons-

truites, de Winnipeg ou d'un point près de Winnipeg jusqu'au point de raccordement en question, d'une façon subordonnée à une redevance payable semi-annuellement, équivalent à 3 pour cent par année sur le coût de construction de ladite partie ou des parties ainsi affermées, et d'une façon subordonnée à telles stipulations légitimes et ordinaires qui pourront intervenir entre les commissaires et la Compagnie du Pacifique. Néanmoins, le bail ou les baux en question seront toujours subordonnés au droit prépondérant qu'auront lesdits commissaires d'utiliser et d'exploiter, en tout ou en partie, les parties ainsi affermées, et pour les usages qu'il jugeront nécessaires ou expédients, au point de vue de l'exécution de leur commission. Les commissaires devront déduire des redevances que la Compagnie du Pacifique sera ainsi tenue de payer, les péages ou la compensation légitimes afférents à l'exercice que les commissaires feront, de temps à autre, du droit d'utilisation et d'exploitation, péages ou compensation dont le chiffre pourra être fixé par la Compagnie du Pacifique et les commissaires ; ou bien, advenant que les intéressés n'arrivent pas à un accord à cet égard ou relativement aux conditions du bail, la chose sera déterminée de la façon prescrite par le paragraphe 24 (2) de ladite convention.

Cet amendement vise virtuellement la modification de l'article 3 de la convention supplémentaire. On se le rappelle, l'article 3 de la convention supplémentaire autorise la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à louer des commissaires certaines parties de la division orientale. en attendant le parachèvement des travaux de cette division. Il ne faut pas l'oublier, la partie de la division orientale visée par cet amendement—la section entre Winnipeg et le raccordement avec l'embranchement sur North-Bay—faisait partie du projet primitif proposé par la compagnie du Grand Tronc. Par ce projet, la compagnie visait à raccorder cette division de l'ouest avec ses réseaux d'Ontario et de Québec qu'elle construirait elle-même, comme partie de sa propre entreprise ; et évidemment, cette section est une partie essentielle du réseau de la Compagnie du Grand Tronc. soit que la compagnie la construise elle-même, d'après son projet primitf, soit que le gouvernement se charge de sa construction, comme partie du réseau transcontinental. La première partie de cette section du chemin de fer, s'étendant de Winnipeg au point de raccordement avec l'embranchement sur le lac Supérieur, est essentielle à la Compagnie du Grand Tronc, au point de vue des transports vers le lac Supérieur et de là vers Midland et autres ports, sur la baie Georgienne ou le lac Huron. L'autre partie de cette section s'étendant jusqu'à la jonction de North-Bay est essentielle à la Compagnie du Grand Tronc, au point de vue de ses transports de l'ouest vers son réseau d'Ontario, ou de son réseau d'Ontario vers l'ouest. La Compagnie du Grand Tronc serait impuissante à utiliser cette division occidentale, de la côte du Pacifique à Winnipeg, si elle ne possédait cette section de chemin de fer ; à moins qu'elle ne veuille dévier ses transports vers Chicago et de là se raccorder avec son réseau de Chicago. Ce chaînon de la division orientale fait donc partie intégrante du projet du gouvernement se charge de la construction de cette section ; et à mon avis, dans l'intérêt même du pays, il est de justice élémentaire d'exiger que la Compagnie du Grand Tronc ne soit pas mise en une meilleure situation que celle où elle se trouverait, si elle se chargeait elle-même de la construction de cette section. Le troisième article du contrat supplémentaire décrète que la Compagnie du Grand Tronc aura droit d'obtenir des commissaires l'affermage de cette partie ou de toute partie du réseau, sans qu'on lui impose de conditions plus onéreuses que celles se rattachant au bail principal qui sera conclu après le parachèvement de la division de l'est. Comme on l'a déjà fait observer, d'après la teneur des stipulations se rattachant au bail principal, quand ce bail sera conclu, il est entendu que, pour la période des sept premières années à dater de ce bail, la compagnie ne payera pas de redevance, et pour la période subséquente de trois années, la redevance ne sera exigible que dans le cas où les recettes permettraient de le faire ; enfin, qu'au bout de dix ans, le loyer sera exigible dans le cours ordinaire. Ainsi, s'il est admis que les stipulations relatives à l'affermage d'une partie du réseau ne doivent pas être plus onéreuses que celles se rattachant au bail principal, j'ai droit de supposer que, puisque le loyer n'est pas exigible pour les sept premières années, dans le premier cas, ce loyer ne le sera pas davantage dans l'autre cas.

Donc, si les commissaires afferment à la Compagnie du Grand Tronc cette partie du réseau, s'étendant de Winnipeg à la jonction de North-Bay, la partie la plus rémunératrice du réseau, en attendant le parachèvement de de tout le réseau, et cela pour une période de sept années, pourvu, toutefois, qu'il s'écoule sept ans avant le parachèvement des travaux, j'affirme que le gouvernement ne saurait exiger de loyer ; car, alors, les stipulations de ce bail seraient plus onéreuses que celles du bail principal. Ainsi, d'après la teneur des stipulation de la convention supplémentaire, la Compagnie du Grand Tronc fera construire par le gouvernement 800 ou 900 milles de chemin de fer, et aura l'usage de cette partie du réseau, la plus lucrative de la division de l'est, et cela à titre gratuit, sans qu'elle ait à payer de loyer pendant une période de sept ans. Je n'ai pas sous les yeux le texte de la résolution suggérée, l'autre soir, par le ministre de la Justice et portant que les travaux de construction commenceront sur plusieurs points simultanément ; mais je tiens à faire observer ici que, de toutes les parties de la division orientale, les 200 ou 300 miles à l'est de Winnipeg sont indubitablement ceux qui offriront le moins de difficultés de construction. Notre défunt collègue, l'ancien député de Selkirk (M. McCreary) nous a dit que, sur une étendue de 100 à 150 milles à l'est de Winnipeg, il ne se rencontre guère que des

prairies. Par conséquent, la première section du chemin de fer qu'on construira sera celle-là même qui part de Winnipeg et se dirige à 250 ou 300 milles vers l'est, jusqu'à un point de raccordement avec l'embranchement sur le lac Supérieur, et c'est sans contredit la partie la plus importante des 1,900 milles de la division orientale. Or, d'après la teneur de cette convention supplémentaire, la Compagnie du Grand Tronc aura droit de demander aux commissaires de lui affermer cette section, la plus importante de toutes, et cela pour toute la période des sept ans, jusqu'au parachèvement des 1,900 milles, sans payer un centin de redevance, à moins que la période de construction ne s'étende au delà des sept années.

En outre, M. le président, après sept années révolues, lorsque les travaux de ces 1,900 milles seront parachevés, la Compagnie du Grand Tronc, d'après les stipulations de la convention principale, aura droit d'obtenir un bail, qui lui permettra d'exploiter le chemin de fer, pendant une autre période de sept années, sans payer un centin de redevance. Voilà la situation tout à fait insolite où s'est placé le gouvernement sous l'empire des stipulations du troisième article de la convention supplémentaire qu'on nous demande de confirmer. Le ministre de la Justice nous a promis des éclaircissements à cet égard, et je serais bien aise qu'il s'exécutât. Si je ne me trompe, la Compagnie du Grand Tronc a droit à l'affermage provisoire de toutes les parties du chemin de fer qu'elle jugera utile d'exploiter. Qu'on le remarque bien toutefois, elle n'est nullement tenue d'acermer cette voie ferrée, si ne juge pas utile de le faire, la chose est laissée à sa décision, et c'est purement acaire d'option. La compagnie peut bien obliger les commissaires à lui acorder ce bail ; mais elle est aussi en mesure de leur dire : Nous ne voulons pas de bail, nous préférons diriger nos transports vers Chicago.

En pareilles circonstances, avant de ratifier ce contrat, il n'est que légitime de nous demander ici ce que les hommes sensés, ayant le souci des intérêts du pays, auraient proposé à la Compagnie du Grand Tronc, au cours de ces négociations. Lorsque la compagnie formula cette prétention au sujet de l'affermage provisoire du chemin de fer, en attendant le parachèvement des 1900 milles de la division orientale, des gens sensés, ayant à cœur les intérêts du pays, auraient dit à ces messieurs : vous voulez avoir le droit d'affermer, à votre gré, chaque section du réseau, dis qu'elle sera parachevée ; fort bien, mais nous vous déclarons, relativement àla section du chemin de fer que vous avez voulu construire, qu'il vous faudra l'affermer, lorsqu'elle sera parachevée jusqu'au point où vous pourrez l'utiliser. En outre, le gouvernement aurait pu dire, en substance. comme nous le proposons dans l'amendement en discussion ; puisque vous aviez voulu vous charger de la construction de cette section, et que le gouvernement la construit à ses frais, vous nous payerez trois pour cent ; et c'est là un taux bien inférieur à celui que vous auriez versé, si vous aviez construit vous-mêmes le chemin de fer. Jusqu'au parachèvement des travaux de la voie ferrée, il convient que vous nous payiez l'intérêt sur cette section, puisque vous l'utiliserez à dater du moment que vous l'exploiterez. La Compagnie du Grand Tronc aurait difficilement pu décliner pareille proposition. Mais on chercherait en vain dans cette convention supplémentaire rien qui approche de cette proposition. Je mets au défi les députés de la droite de me signaler, parmi les articles du contrat qui stipulent que la Compagnie du Grand Tronc a droit à quelque chose, la moindre dispositon tendant à consacrer un droit quelconque du gouvernement. Bien qu'il s'agit ici du chaînon même de la division orientale que la Compagnie du Grand Tronc tient à construire, ce chaînon qui, au dire de M. Hays, dans son discours aux actionnaires, est d'une immense importance pour la compagnie, le gouvernement s'est abstenu d'exiger de la compagnie qu'elle affermât ce chaînon, une fois terminé, se contentant de l'autoriser à le faire, au cas où elle le jugerait utile, et cela sans qu'elle ait à payer plus qu'elle ne le ferait, d'après les stipulations d'un bail qui n'exigerait aucune redevance pour une période de sept ans. Voilà une proposition monstrueuse, au point de vue des intérêts du pays. Il est inconcevable que le gouvernement ait laissé insérer pareil article au contrat ; car il le sait parfaitement, la Compagnie du Grand Tronc ne demandera jamais l'affermage d'une section qui ne lui donenrait point de bons rendements ; en outre, il ne l'ignore point, la première section qui sera construite est celle, qui de Winnipeg se raccordera avec l'embranchement sur le lac Supérieur, et qui, gagnant l'est, se raccordera avec l'embranchement sur North-Bay ; et enfin, depuis un an que les travaux d'exploration sont commencés, on n'a encore absolument rien fait sur aucune autre partie du chemin de fer. La Compagnie du Grand Tronc, si elle le veut, sera en mesure de parachever la section qui de Winnipeg gagne l'est et se raccorde avec l'embranchement sur le lac Supérieur, et cela avant que le gouvernement ait établi le tracé du reste des 1900 milles. Oui, la Compagnie du Grand Tronc sera en mesure de dire au gouvernement : Vous nous accordez le bail de deux ou trois cents milles de chemins de fer, se raccordant avec l'embranchemnt sur le lac Supérieur, afin que nous puissions effectuer, par cette voie, au cours de l'été, les transports qui, au dire de M. Hays, se sont élevés, l'année dernière, à 24,000,000 de boisseaux de grain, et cela sans qu'il nous faille payer un centin pour l'usage de cette ligne. Les commissaires, ainsi qu'il est stipulé au contrat, pourront accorder à la compagnie un bail dont les stipulations ne seront pas plus onéreuses que celles du bail principal. Rien n'empêche les commissaires de le faire ; mais, à mon avis,

si l'on veut que ces stipulations soient moins onéreuse, le gouvernement devra payer partie des frais d'exploitation ou adopter quelque mesure de ce genre. Le gouvernement ne saurait exiger de la compagnie qu'elle paie plus que rien.

Sir CHARLES H. TUPPER : Le gouvernement ne saurait exiger moins que rien.

M. BARKER : Non. Le gouvernement ne peut exiger plus que rien. Les stipulations ne doivent pas être plus onéreuses que celles d'un bail qui n'exige aucune redevance pour une période de sept années. Prenons pour exemple la section de Winnipeg à North-Bay, celle-là même qu'on appelle la section d'hiver, qui pourra être utilisée après la clôture de la navigation. Comme M. Hays l'a déclaré aux actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc, c'est par cette ligne que s'effectueront tous les transports les plus rémunérateurs venant des provinces d'Ontario et de Québec et destinés aux Territoires de l'ouest. Ces transport qu'il a dû, à son grand regret, céder à ses concurrents, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique entre autres, eh bien ! il va les accaparer lui-même au profit de sa compagnie. Voilà le grand raccordement du Grand Tronc, raccordement destiné à relier la réseau actuel à la région des prairies. Or, la Compagnie du Grand Tronc exploitera toute cette ligne, sur un parcours d'environ 900 milles, sans payer un seul centin de redevance, tant que le reste des 1900 milles ne sera pas parachevé. Supposons que les études et les explorations pour l'autre partie de la ligne demandent deux ou trois années, le parachèvement de ce chemin de fer, ne saurait s'effectuer en moins de sept ans. En attendant, la compagnie utilisera, à titre gratuit, cette ligne de Winnipeg à North-Bay, et ce sera toujours la partie la plus précieuse de ce chaînon de 1900 milles pour la Compagnie du Grand Tronc. On ne saurait le nier, voilà la partie de la ligne que la compagnie construira avant toutes les autres. Elle en connaît parfaitement la valeur. Sans attendre que le gouvernement affecte un seul dollar à cette entreprise, la compagnie s'est mise à l'œuvre et depuis plusieurs mois elle s'occupe du tracé de la ligne. Elle a des équipes d'ingénieurs sur toute l'étendue de cette route. Au dire du premier ministre, il n'est pas intervenu d'entente entre le gouvernement et la compagnie quant à la question de savoir si l'Etat devra jamais indemniser la compagnie de ces dépenses. Si, aux yeux de la compagnie du Grand Tronc, cette ligne n'avait pas une grande valeur, elle n'aurait pas employé depuis plus d'un an ces brigades d'explorateurs au tracé de la route. Elle comprend toute l'importance de terminer ces travaux à courte échéance. Elle tient à être prête à toutes les éventualités, afin que dès l'ouverture de la navigation, en 1905, ou l'année suivante, ce raccordement avec le lac Supérieur soit parachevé.

En pareilles circonstances, la compagnie effectuera tous les transports du Nord-Ouest par une voie ferrée construite par l'Etat, aux dépens du pays, et sans qu'elle ait à débourser un seul dollar pour l'usage de cette ligne. Voilà la situation qui lui est créée par cette convention. Au cours de la saison en question, elle pourra compléter la section se raccordant avec North-Bay, et au cours de l'hiver, sa ligne sera ouverte à l'exploitation pour les transports de Winnipeg à North-Bay, et cela, je le répète, sans qu'elle ait à payer un seul dollar pour l'usage de la ligne. Même d'après les données statistiques citées par le ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton), la construction de ces 900 coûtera, d'après l'estimation la moins élevée, $30,000 par mille, soit une totalité de $27,000,000, puisés dans le coffre public par le gouvernement actuel, et l'usage de cette ligne sera cédé à la Compagnie du Grand Tronc pour une période de sept années au besoin, ou à tout événement, pour la période de temps qui s'écoulera jusqu'au parachèvement des 1900 milles. M. le président, voilà la convention que le premier ministre nous demande d'approuver, les yeux fermés, sans mot dire, sans nous permettre la moindre récrimination ; voilà ce qu'il a prétendu avec la plus grande gravité. Notre hostilité à l'endroit de cette convention, prétend-il, serait injustifiable et procèderait d'un mauvais fond.

Je ne veux pas faire perdre à la Chambre un temps précieux ; j'ai essayé de résumer la situation avec toute la brièveté et la clarté possibles, et à moins que le ministre de la Justice ne soit en mesure de prouver que d'après la teneur de cette convention, il peut exiger, par l'entremise des commissaires, une redevance légitime, il importe d'insérer au traité le paragraphe en discussion, et nous ne saurions demander à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique moins de 3 pour 100. Il lui serait impossible d'effectuer un emprunt pour la construction du chemin de fer à un taux aussi peu élevé que celui-là. C'est un taux fort modéré, et le sel argument que les députés de la droite, à mon avis, puissent faire valoir, c'est que, si la Compagnie du Grand Tronc eût construit la ligne, elle eût été en lieu de demander au gouvernement son concours financier. A cela, je réponds que si la Compagnie du Grand Tronc eût construit la ligne, elle eût été en lieu de demander au gouvernement son concours financier. A cela, je réponds que si la Compagnie du Grand Tronc eût réalisé son projet primitif, en construisant un réseau de l'Océan Pacifique à North-Bay, elle n'aurait jamais demandé au pays une aide d'un chiffre aussi considérable que celle accordée à la division de l'ouest. Elle n'aurait pas demandé pareille aide pour tout le parcours, du Pacifique à North-Bay. Que donnons-nous à la compagnie ? Nous donnons la garantie de l'Etat pour la section des prairies, jusqu'à concurrence de $13,000 le mille, somme presque suffisante pour la construction de cette section. Pour la section des montagnes, nous

accordons la garantie de l'Etat, jusqu'à concurrence non pas de $30,000 le mille ; mais des trois-quarts du coût probable. Depuis que le chemin de fer Canadien du Pacifique a été construit, jamais compagnie n'a obtenu pareille aide du pays, et à coup sûr, personne ne saurait prétendre sérieusement qu'on puisse établir la comparaison entre l'aide à accorder à la construction d'un chemin de fer aujourd'hui et les subventions censées justes et raisonnables, à l'époque de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. En réalité, nous accordons plus que la garantie de l'Etat pour la section des prairies et celle des montagnes. Nous nous engageons à payer, pour une période de sept années, sans aucun recours, tout l'intérêt afférent à la section des montagnes.

Je ne sache pas que nous songions à accorder pareille aide à aucune compagnie de chemin de fer, et je le répète, si, l'année dernière, la Compagnie du Grand Tronc nous eût présenté le projet dont elle a saisi jadis la Chambre, elle n'aurait jamais prétendu recevoir de l'Etat l'aide qu'elle obtient pour la division de l'ouest. Le gouvernement propose d'accorder à la compagnie des concessions insolites pour les 1,500 milles. Puisque le gouvernement construit ce chaînon de 800 à 900 milles, de la division orientale qui faisait partie du projet de la compagnie, et qui lui sera d'utilité immédiate et même indispensable, il n'est que légitime d'exiger qu'elle paie 3 pour cent du coût.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'honorable député prend sans doute ses désirs pour des réalités, quand il suppose que la Compagnie du Grand Tronc doit construire cette ligne, de North-Bay à Winnipeg et que c'est la seule partie de la ligne qui doive se construire. Au cours de son argumentation, il s'est borné à cette seule partie de la ligne. Je vais m'efforcer de répondre aussi brièvement que possible à chacun des arguments qu'il a formulés, l'autre soir. L'article 9 de la loi relative au chemin de fer transcontinental national décrète que la construction de la division orientale du réseau et son exploitation, jusqu'au parachèvement des travaux, seront confiés à la direction d'une commission. La division de l'est s'étend de Winnipeg à Moncton. L'amendement actuellement proposé par le gouvernement tend à autoriser la compagnie à affermer des commissaires les parties de la division orientale qui seront de temps à autre parachevées ; mais ce droit est subordonné au droit prépondérant des commissaires relativement à l'utilisation et à l'exploitation de ces parties du réseau, sans qu'ils soient tenus d'effectuer de péages ou de donner quelque autre compensation, pour les usages qu'ils jugeront nécessaires ou expédients dans l'exécution de la commission. Les commissaires conservent la direction de la ligne et ils l'utilisent dans toute la mesure de leurs besoins, quitte à remettre à la Compagnie du Grand Tronc le reliquat des recettes. D'après la teneur de l'amendement, il appartient à la compagnie ou aux commissaires de régler les conditions du bail ; mais ces conditions ne doivent pas être plus onéreuses que celles du bail de toute la division, tel que prévu par le contrat. Qu'on le remarque bien, ces conditions ne sont pas celles du bail primitif, mais bien celles dont on pourrait convenir, et elles ne sauraient être plus onéreuses que les stipulations du bail primitif dans son ensemble ou dans ses parties. Etudions donc les stipulations du contrat primitif. L'article 6 décrète que la compagnie s'engage à affermer, à entretenir et à exploiter la division de l'est. Voilà à quoi se résument ses obligations : affermage, entretien, exploitation. L'article 2 déclare que la division orientale s'étend de Moncton à Winnipeg, sur un parcours de 1,850 milles. L'article 20 stipule l'affermage de la division orientale, lorsqu'elle sera parachevée et son exploitation durant une période de cinquante années, et au cours de cette période, la redevance exigible est celle que voici :—pour les sept premières années, elle est subordonnée aux frais d'exploitation, ainsi que le décrète le paragraphe 14. Apparemment, s'il faut ajouter foi au député d'Hamilton, (M. Barker), il ne faut nullement tenir compte des frais d'exploitation.

M. BARKER : Je l'ai affirmé.

L'honorable M. FITZPATRICK : Pour les quarante années suivantes, la compagnie devra payer annuellement, sous forme de redevance, un montant égal à 3 pour cent sur le coût de construction ; néanmoins, au cours des trois premières années de cette période de 43 ans, si les recettes nettes n'atteignent pas 3 pour cent, l'écart entre les recettes nettes et les 3 pour cent sera capitalisé et formera partie du coût de construction. L'article 22 statue sur l'outillement de la voie ferrée jusqu'à concurrence de cinq millions de dollars. L'article 23 se rapporte à l'entretien de toute la division orientale et à son outillement. L'article 24 statue relativement au droit de parcours à accorder à toute autre compagnie désirant utiliser la ligne. L'article 25 statue sur l'indemnité relative à l'exploitation du chemin de fer. Le député d'Hamilton, (M. Barker) prétend que la compagnie aura droit d'affermer les parties parachevées de la voie ferrée, pendant sept ans, et cela, à titre gratuit. "A titre gratuit", voilà ses propres paroles que j'emprunte au compte rendu des "Débats". Il a, sans doute, voulu inclure les frais d'exploitation, mais il s'est abstenu de le dire.

A mon humble avis, cette prétention est erronée et je prie les hommes de loi dans cette Chambre qui ne sont pas absolument prononcés dans un sens ou dans l'autre, de tenir compte de ces faits. De toute nécessité, il faut établir la comparaison entre l'affermage d'une partie du chemin de fer pour

une période indéfinie, avec le louage de toute la section orientale pour une période de cinquante années. Les conditions du bail ne doivent pas être plus onéreuses que celles se rattachant aux 1,850 milles, pour la période de cinquante ans. On le comprend, il n'est pas facile d'établir la comparaison entre les conditions d'un bail primitif pour une période fixe, et pour un chemin de fer bien défini, avec un bail relatif à une partie du réseau pour une période indéfinie. En outre, il ne faut pas l'oublier, la partie du chemin de fer qui sera affermée pour une période indéfinie est sujette à être utilisée par les commissaires. Les commissaires peuvent l'utiliser jusqu'à concurrence de 99 pour cent, et s'il reste un reliquat de 10 pour cent, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a droit à ce reliquat. Au dire de l'honorable député, voilà les conditions dont il faut tenir compte, en comparant le bail primitif avec le bail de la partie du chemin de fer que la compagnie prend à sa charge, conditions qui l'autorisent à une exemption pour une période de sept ans. Quant à la division de l'est, il y aura des parties plus ou moins profitables et lucratives, ainsi que pour tout l'ensemble du réseau. Il découlera de l'affermage de tout le réseau des obligations qui deviendront exécutoires dès le premier jour. A mon avis, l'obligation de verser 3 pour cent sur le coût de construction pendant 43 ans, devient applicable dès le premier jour de l'existence du bail.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas bien saisi la pensée du ministre. Prétend-il que la période des cinquante années doit dater de l'affermage de la partie du chemin de fer ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Pas le moins du monde. Je le répète, toute l'obligation de payer 3 pour cent sur le coût de construction relativement au bail primitif devient applicable à dater même de la signature du bail. Cette obligation découle du contrat primitif, tant à l'égard des sept premières années, qu'à l'égard des 43 années. C'est une obligation subordonnée aux circonstances, mais elle résulte de la signature du bail. Tout au plus pourrait-on prétendre qu'en attendant le parachèvement de la division orientale, la compagnie pourrait louer toute partie parachevée du chemin de fer, payer les frais d'exploitation pour les sept quinzièmes du délai ; et pour le reste de la période, 3 pour cent sur le coût de construction. Mais cette proposition est-elle soutenable ? Et pourtant voilà la seule proposition tant soit peu légitime quon ait soumise à la Chambre. Eu égard à certaines parties parachevées du chemin de fer et si l'on tient compte du droit primordial des commissaires, ne conçoit-on pas que lobligation de payer même les frais d'exploitation, serait plus onéreuse, surtout s'il arrivait que d'autres compagnies de chemins de fer eûssent égalité de droits, advenant l'affermage de la section tout entière ? La compagnie ne touchera que le reliquat des recettes, lorsque les commissaires auront utilisé le chemin de fer pour leurs propres besoins. Dans l'hypothèse où les commissaires n'utiliseraient qu'une partie du chemin de fer jusqu'à concurrence de 75 pour cent de sa capacité de transport, la simple obligation de payer les frais d'exploitation, relativement aux 25 pour cent, serait plus onéreuse que le bail primitif dans toute son intégralité. L'obligation deviendrait exécutoire en toutes circonstances, d'après l'argument formulé par le député d'Hamilton.

A mon avis, si l'on considère que le seul droit que la compagnie puisse acquérer, c'est celui de se servir du chemin après que les commissaires auront fait valoir tous leurs droits et que ces droits ne peuvent s'exercer que concurremment avec d'autres lignes, il est facile de comprendre l'impossibilité de fixer d'une manière absolue les conditions du bail. Le mot du paragraphe 3 implique-t-il nécessairement un loyer ? N'est-il pas clair que le prix du loyer devra être fixé dans l'arrangement qui aura lieu, surtout en présence de l'impossibilité de préciser dès maintenant les conditions du bail ? Une location temporaire d'une partie du chemin à un prix raisonnable ne serait pas plus onéreuse qu'un bail de quarante-trois ans embrassant toute la ligne, calculé au taux de 3 pour 100 du coût de la construction. Dans mon opinion, les dispositions 23, 24 et 25 du contrat primitif peuvent s'appliquer à la location d'une partie quelconque du chemin de fer, tandis que cette application est évidemment impossible dans le cas des dispositions 20, 21 et 22, et le prix de la location ne pourra être fixé que du moment qu'on aura précisé les conditions auxquelles on pourra exploiter les parties terminées de la ligne ; et alors, pour se prononcer sur la question de savoir jusqu'à quel degré ces conditions sont onéreuses, il faudra prendre comme termes de comparaison le loyer entier de la section complète pendant toute la durée du bail, c'est-à-dire cinquante ans. Vous ignorez la base et la portée de ce loyer. Il ne faut pas perdre de vue le droit absolu des commissaires sur les parties complétées du chemin de fer, et il vous est impossible de dire si les conditions sont plus ou moins onéreuses avant de savoir au juste quels sont les droits conférés par le bail en ce qui concerne la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

M. R. L. BORDEN : D'après l'honorable ministre de la Justice, cette clause est conçue dans des termes tellement vagues qu'on n'en peut rien tirer de précis. Si tel est le cas, il serait à propos de rédiger cette clause dans un langage clair et précis, afin de bien faire connaître les droits et les obligations de chaque partie. Dans les explications qu'il vient de donner, l'honorable ministre ne me paraît pas s'occuper suffisamment de quelques-unes des objections soulevées par l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) contre la clause dans sa teneur actuelle. L'honorable ministre de la Justice ignore-t-il que

le surintendant du Grand Tronc a désigné cette partie de la ligne comme une de celles qui donnerait des bénéfices très considérables ? Je parle en ce moment de la partie de la ligne dont nous a entretenus l'honorable député d'Hamilton et dont il est question dans l'amendement qu'il a présenté. L'amendement contient ceci :

Que dans le cas du parachèvement de cette partie de la division orientale qui s'étendra depuis Winnipeg ou un point situé près de Winnipeg allant vers l'est se raccordant avec l'embranchement du lac Supérieur de la Compagnie du Pacifique, ou allant vers l'est, avec l'embranchement de la Compagnie du Pacifique à North-Bay——

La discussion devient inutile si on reste dans les généralités, comme l'a fait l'honorable ministre de la Justice, au moment où, par cet amendement, on appelle l'attention du gouvernement sur une partie déterminée de la ligne qui offre une grande importance à la Compagnie du Grand Tronc et qui a pour celle-ci une très grande valeur d'ici à ce que le reste de la ligne soit achevé. Ce qu'a dit à ce propos le surintendant du Grand Tronc, dans son rapport officiel, le voici :

A présent, messieurs, le Grand-Tronc-Pacifique est dans une position bien différente de celle d'une nouvelle entreprise ordinaire, à travers le territoire que je vous ai fait connaître. Voici le Grand Tronc, la compagnie alliée, qui est prête à étendre ses opérations de transport dans l'ouest. Aujourd'hui le trafic est entre les mains d'une compagnie rivale. Le Grand-Tronc-Pacifique n'aura pas à attendre cinq, dix, quinze ans pour avoir du trafic ; il en aura dès le début et même un trafic très rémunérateur—tel que les machines agricoles, les étoffes et nouveautés, les chaussures, enfin toute cette classe de marchandises demandée dans un pays neuf qui se développe rapidement.

L'amendement de l'honorable député d'Hamilton s'occupe de cette section du chemin de fer à la lumière de la déclaration de l'administrateur général du Grand Tronc, et il demande simplement à la Chambre de déclarer que, si cette voie ferrée, qui est une si grande source de profit, est remise au Grand Tronc avant l'achèvement du reste de la ligne, celui-ci paye au pays un prix de location raisonnable, soit trois pour cent du coût de la ligne.

Ce n'est pas résoudre la question que de lire des opinions d'hommes de loi pour faire entendre qu'on ne peut pas dire telle ou telle chose avant de savoir quelle partie du chemin de fer sera terminée en premier lieu. Dans l'amendement il s'agit tout d'abord de la location de cette partie spéciale de la ligne à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. C'est tout ce que nous avons à considérer, et les subtilités auxquelles a eu recours l'honorable ministre de la Justice ne contribuent en rien à la solution de la question au point de vue plus élevé de l'intérêt public, et c'est évidemment à ce point de vue que devrait se placer le gouvernement pour la régler.

Si le gouvernement complète la ligne de Winnipeg à North-Bay et si, d'après les déclarations de l'administrateur général de la Compagnie du Grand Tronc cette ligne est d'une importance vitale pour ladite compagnie et lui amènera un trafic très rémunérateur, pourquoi le public de ce pays serait-il privé de l'intérêt pendant sept ans, ou pendant un nombre d'années quelconque, sur une propriété de cette valeur ?

Le ministre de la Justice semble insinuer bien que d'une manière vague, que le Grand-Tronc-Pacifique, en vertu du contrat actuel, est investi du droit de location pendant sept ans sans payer de loyer. Concédons pour les besoins de la discusion, bien que je n'admette pas ce point, que l'on ait à comparer les sept années avec la durée totale des cinquante années, il n'en sera pas moins vrai que pendant une partie quelconque de ce laps de temps cete compagnie aura le droit de location sans payer de loyer, si elle reçoit ce bail à des conditions qui ne soient pas plus onéreuses que celles contenues dans le loyer original. Je ne crois pas que le ministre de la Justice essaye de nier cette proposition. Le ministre de la Justice s'est évertué à baser son argumentation sur le droit que possèdent les commissaires d'exploiter cette ligne. Ils en ont le droit, mais le ministre de la Justice ne saurait manquer d'attacher quelque importance aux mots : dans l'exercice de leurs fonctions. Il doit avoir suffisamment étudié l'amendement pour savoir qu'il autorise une diminution sur le prix de location proposé de trois pour cent pour tout usage que la commission peut faire de cette ligne dans l'exercice de ses fonctions. Pourquoi le gouvernement dépenserait-il $30,000,000 à $35,000,000 pour construire un chemin de fer de 900 milles de long entre North-Bay et Winnipeg, rapportant de bons profits, et le passerait-il à la compagnie pendant un nombre d'années quelconques, sans se faire payer un loyer?

Sir WILFRID LAURIER : Il ne faut pas perdre de vue que l'honorable député d'Hamilton a établi toute son argumentation sur une question de droit d'un ordre purement technique et c'est à cela que le ministre de la Justice a répondu. L'honorable député (M. Barker) estime que la section de Winnipeg à North-Bay devrait rapporter un loyer de trois pour cent, si elle est affermée au Grand Tronc, et je ne dis pas le contraire. Il me semble qu'il suffit d'examiner de près les termes du contrat pour constater que l'honorable député est dans l'erreur lorsqu'il dit que le gouvernement, aux termes du contrat, ne peut exiger aucun prix de location sur cette section de la part du Grand Tronc. Il est admis que toutes les parties de cette section de Moncton à Winnipeg ne seront pas également rémunératrices, et sans aucun doute la partie comprise entre Winnipeg et North-Bay sera une des mieux partagées. Le contrat amendé tient compte de cela puisqu'il dit : " Que n'importe quelle section de

la ligne projetée peut être affermée à la compagnie aux conditions acceptées d'après entente."

Ces mots doivent signifier quelque chose, et je comprends très bien que, si nous fermions cette section de North-Bay à Winnipeg, les conditions convenues seraient différentes de celles qui s'appliqueraient à la ligne entre Abitibi et Québec. Mon honorable ami (M. Barker) dit qu'il serait inutile de s'accorder sur les conditions, la seule condition possible étant que nous ne pourrions exiger aucun loyer. Voilà une conception erronnée. Le contrat stipule d'une manière générale que le bail sera de cinquante ans à 3 pour 100 sur le coût de construction, Cette ligne entre North-Bay et Winnipeg sera construite d'ici à deux ou trois ans, et le bail serait de quatre ou cinq ans et on ne doit pas s'attendre à ce que la diminution d'intérêt applicable au contrat de cinquante ans, ne doit pas l'appliquer également à la partie du contrat qui concerne les cinq ou six ans.

M. BARKER : Pourquoi ne pas le dire.

Sir WILFRID LAURIER : Le bail stipule que les conditions ne devront pas être plus onéreuses que celles du bail de la division entière tel que prévu par le contrat. Et de ce qu'il est dit dans le bail principal de cinquante ans que pendant les sept ans il y aura une diminution de loyer à payer, voilà une conséquence qui ne découle aucunement de la proposition. Si elle signifie quelque chose, c'est que nous ne pouvons pas louer à plus de trois pour cent du coût de la construction. Pour ma part, je trouverais raisonnable de faire payer au Grand Tronc 3 pour 100 sur certaines parties de la ligne, moins de 30 pour 100 sur d'autres, et enfin moins que cela encore, disons 1 pour 100, sur d'autres encore. Ce serait une affaire à régler entre le gouvernement et la compagnie. Le gouvernement doit avoir ses coudées franches dans cette affaire, et c'est parce qu'il croit avoir le droit d'être juge des circonstances que nous avons pris la précaution de dire qu'une partie quelconque affermée par la compagnie ne sera affermée qu'aux conditions acceptées de part et d'autre par le gouvernement et la compagnie. Si nous ne pouvons pas nous accorder, il n'y aura pas de bail.

M. BARKER : Si je comprends bien l'honorable premier ministre, l'article 3 du contrat supplémentaire signifie qu'après l'achèvement et l'affermage d'une partie de la ligne, le bail de cinquante ans commencera à courir à partir de cette date.

Sir WILFRID LAURIER : Pas du tout.

M. BARKER : Le ministre de la Justice a été bien près de dire cela.

M. FITZPATRICK : Jamais je n'ai eu rien de tel dans l'idée.

M. BARKER : J'affirme que l'honorable ministre s'est approché de cette idée le plus possible. J'aimerais savoir comment vous règlerez les conditions de la location dans le bail provisoire. Il est impossible de tirer une conclusion quelconque des données fournies par l'honorable ministre de la Justice. Comment pouvez-vous juger de la valeur d'un loyer de 900 milles de chemin de fer entre Winnipeg et North-Bay pendant un temps dont la durée est inconnue ? Si on accorde un bail provisoire, celui-là devra prendre fin quand toute la ligne sera parachevée, disons dans cinq ans, six ou sept ans. Comment pouvez-vous arriver à faire un bail ? Celui-ci dépendra du bail de cinquante ans pour toute la ligne, avec exemption de uoyer de sept ans.

Comment allez-vous déterminer un prix de location convenable pour telle ou telle section en particulier, qui rapporte du profit en comparaison d'autres qui ne rapportent rien ? Cela est absolument impossible. Si c'est là l'idée, peut-on croire qu'on l'aurait exprimée dans les termes contenus dans le contrat ? Si le rédacteur de cette clause avait eu dans l'idée les théories soutenues par le ministre de la Justice et le chef du gouvernement, se serait-il exprimé dans les termes dont il s'est servi ? La proposition comporte tout simplement qu'on offre une option au Grand Tronc. Celui-ci peut prendre une partie quelconque. Peut-être choisira-t-il la section Abitibi, bien que cela ne soit guère probable. Si tel était son choix, il pourrait dire avec raison : Nous l'accepterons à des conditions encore moins onéreuses que celles qui s'appliquent à la ligne principale, pour que nous ne payerons pas les dépenses d'exploitation de cette ligne. La limite des obligations de la compagnie se définit comme ceci : c'est qu'elle ne doit pas payer plus cher en proportion sur une section, quelle qu'elle soit, que sur la ligne entière, et pendant sept ans elle n'a rien à payer. Elle peut payer moins cher ; le contrat dit que sur la partie la plus avantageuse de la ligne les conditions ne seront pas plus onéreuses que celles du bail principal ; les conditions applicables à la partie la plus ingrate peuvent être rendues beaucoup moins onéreuses. Je comprend très bien que si la Compagnie du Grand Tronc est appelée à exploiter la section du lac Abitibi à Québec avant le parachèvement d'une autre partie quelconque de la ligne, elle pourra dire ! Nous ne sommes pas en moyen de payer les dépenses d'exploitation ; sur cette partie le gouvernement devra payer les frais d'exploitations et nous l'exploiterons à ses dépens. Mais sur la meilleure partie de la ligne le gouvernement ne pourra pas obtenir plus que les conditions du bail principal. Aux termes de ce bail la location des sept premières années sera àtitre gratuit, et voilà tout ce que vous pouvez exiger sur la meilleure partie de la ligne. Permettez-moi de dire un seul mot à propos de la remarque fait par le ministre

de la Justice. Il a fait allusion au droit des commissaires de se servir de la partie louée dans l'exercice de leurs fonctions. L'honorable ministre prétend-il, après la lecture de l'article 9 du contrat, que les commissaires auraient le droit d'exploiter cette section de Winnipeg à North-Bay, après le bail temporaire, en qualité de transporteurs ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Qui a jamais exprimé une idée aussi saugrenue ? Les attributions de la commission ne se rapportent qu'à la construction du chemin.

M. BARKER : L'honorable ministre n'a pas dit cela. L'honorable ministre veut-il me dire que la commission devra se servir de la section de Winnipeg à North-Bay pour construire le reste du chemin ? Elle n'a rien à construire à l'ouest de Winnipeg.

L'honorable M. FITZPATRICK : Rien à l'est du lac Abitibi ?

M. BARKER : Je m'occupe en ce moment de la partie comprise entre la station de North-Bay et Winnipeg. Je demande à quelle fin les commissaires ont besoin d'utiliser cette section ? J'ai mis dans la clause que s'ils en ont besoin, il sera alloué de ce chef une compensation. Mais l'honorable ministre est d'opinion que le droit de parcours exercé par la commission sera tellement onéreux pour les locataires qu'il détruira complètement la valeur de cette section.

Il me semble que l'honorable ministre de la Justice doit se sentir poussé au pied du mur pour qu'il se croie obligé de montrer combien ce chemin aura peu de valeur pour la compagnie. Il a essayé de déprécier la valeur de cette section de la bifurcation de North-Bay à Winnipeg pour le Grand Tronc en faisant raccorder la position tensible dans laquelle se trouverait le Grand Tronc à cause du droit qu'auraient les commissaires de l'utiliser pour la construction, après que la construction est terminée. Je suis bien convaincu que le Grand Tronc n'hésiterait pas à accepter le bail dans ces conditions, surtout après la manière élogieuse dont M. Hays a parlé de cette section aux actionnaires du Grand Tronc.

Il me paraît inutile de m'étendre plus longtemps sur les remarques de l'honorable premier ministre et du ministre de la Justice. Il est de toute évidence que ceux qui ont rédigé cette clause, peu importe que la chose ait été faite par le Grand Tronc ou par les fonctionnaires du gouvernement, n'avaient pas d'autre intention que de faciliter au Grand Tronc la location temporaire de toute partie construite dont il pourrait avoir besoin, sans payer plus cher que le prix fixé dans le bail original, et qu'ils ont complètement perdu de vue la circonstance que le bail original n'exigeait aucun prix de location quelconque.

M LENNOX : Il n'est pas surprenant que le ministre de la Justice ait perdu patience à l'idée que les commissaires auraient à se servir de ce chemin pour aider à la construction. Mais le premier ministre a laissé entrevoir que les commissaires en auraient encore besoin autrement. Il a dit que probablement ils l'exploiteraient dans la proportion de quatre-vingt-dix pour cent.

Sir WILFRID LAURIER : Je n'ai jamais rien dit de semblable.

M. LENNOX : Si je ne me trompe, l'honorable premier ministre, en faisant remarquer combien il serait déraisonnable d'exiger un loyer de trois pour cent, disait qu'on ne pouvait pas préciser dans quelle proportion les commissaires utiliseraient cette partie dans la construction de la ligne, et qu'ils auraient à l'employer jusqu'à concurrence de quatre-vingt-dix pour cent.

Sir WILFRID LAURIER : Je n'ai jamais rien dit de tel.

L'honorable M. FITZPATRICK : C'est moi qui ai dit cela.

M. LENNOX : Je ne croyais pas possible que le ministre de la Justice eût parle ainsi.

L'honorable M. FITZPATRICK : C'est pourtant bien le cas.

M. LENNOX : Je suis heureux de voir l'honorable ministre reprendre son sang-froid. Nous étions à la veille de tout perdre, même le calme de ces messieurs du cabinet ; et j'ai plaisir à constater que ma méprise a ramené l'harmonie parmi eux.

Sir WILFRID LAURIER : Ce n'est pas que je trouve à redire à la déclaration ; je tiens seulement à l'exactitude. L'honorable député m'attribue trop de mérite. Cet argument vient du ministre de la Justice, non de moi.

M. LENNOX : Je n'ai pas besoin de répondre au ministre de la Justice : il s'est lui-même chargé de le faire. Il serait absurde, a-t-il dit, de prétendre que les commissaires vont utiliser cette ligne dans une large mesure, sauf pour les usages de la construction. Sans doute, si l'on construit cette partie du chemin qui s'étend depuis Moncton jusqu'à North-Bay, les commissaires n'auront pas à faire usage de la ligne entre North-Bay et Winnipeg.

Je me crois obligé d'attirer l'attention de la Chambre sur une phase du discours prononcé à Londres par sir Charles Rivers-Wilson devant les actionnaires. Parlant de M. Hays, il dit :

Il suffit de revoir l'histoire de la compagnie depuis les neuf dernières années pour voir quel homme est M. Hays. Il semble avoir mis et consacré toute son activité et toute son énergie au succès de cette grande entreprise, et je vous demande de vous unir à moi pour le remercier de ce qu'il a fait.

M. Hays semble travailler fort avantageusement pour la compagnie. Quelles qu'aient été les premières conventions, toutes les concessions faites depuis profitent à la compa-

gnie. Le Grand Tronc aura le droit de louer une partie quelconque du chemin en attendant l'achèvement de la ligne entière, mais rien ne l'oblige à le faire.

Tout l'avantage est d'un côté. Dans le bail d'une partie, on ne pourra exiger des conditions plus onéreuses que celles fixées pour la location de toute la ligne, mais ces conditions pourront être moins onéreuses, au gré des commissaires. On n'a pas cru devoir dire que le bail d'une portion de la ligne ne serait pas moins onéreux que le bail dont il est parlé dans le premier contrat, mais on a pensé à protéger la compagnie en disant qu'il ne serait pas plus onéreux. A mon sens, il n'y a pas lieu de se demander que signifient ces nouvelles conditions. Aux termes du premier contrat la compagnie, pendant les sept premières années, n'aura pas de loyer à payer, et, pendant trois autres années, elle pourra encore garder l'usage du chemin sans rien payer ; mais, dans ce dernier cas, le loyer des trois années sera capitalisé et portera intérêt à 3 pour 100. Ainsi donc, si les commissaires consentent à la compagnie un bail partiel, ils ne pourront exiger d'elle aucun loyer pendant les sept premières années. Etant données les circonstances actuelles, telles que ces messieurs nous les ont fait connaître, cela est-il bien juste et bien raisonnable ? A la dernière session, le ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton) a cru bon d'établir un contraste entre ce projet et la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, et voici ce qu'il a dit :

J'aimerais maintenant à dire quelques mots des espérances qu'on peut entretenir sur l'avenir de cette entreprise, au point de vue financier. J'ai été témoin des progrès de l'ouest et j'ai pu constater les changements que ces progrès ont apportés dans la situation financière des compagnies de chemin de fer. Les bénéfices nets du chemin de fer Canadien du Pacifique, durant l'exercice terminé le 30 juin 1902, ont été de $14,085,000 et l'an dernier, de $15,000,000. Cette entreprise a été très heureuse et si la compagnie était appelée demain à rembourser tout ce qu'elle a reçu en argent ou en terres, à titre de subvention, elle serait encore solvable, solidement assise et prospère.

Qu'est-ce que cela signifie ? Pour moi, cela signifie que, si vous retirez au Grand-Tronc-Pacifique toute l'aide que vous lui offrez et le laissez construire son chemin depuis North-Bay jusqu'à la côte du Pacifique sans subventions aucunes, il n'en sera pas moins, au bout du compte, une compagnie solvable, solidement assise et prospère. Il est bien inutile d'insister plus longtemps sur le contraste qu'il a plu à l'honorable ministre d'établir entre ces deux entreprises et sur l'énorme supériorité qu'il attribue au projet actuel. Cependant, il ne faut pas l'oublier, le Pacifique Canadien a reçu en subvention la valeur d'au moins $132,000,000. Ainsi, de l'avis du ministre de l'Intérieur, si l'on mettait ces deux compagnies sur le même pied, celle du Grand Tronc aurait beaucoup plus de chance de succès que l'autre. C'est d'ailleurs ce que le ministre se charge lui-même d'expliquer. Il ajoute :

M. LENNOX.

Or, la ligne du Grand-Tronc-Pacifique entre Québec et Winnipeg sera plus avantageuse que celle du chemin de fer Canadien du Pacifique. Sur la moitié de son parcours, elle aura un trafic de bois considérable qui contribue constamment à grossir les recettes. Le territoire qu'elle traversera contient d'excellentes terres arables qui, dans un avenir rapproché, fourniront aussi une quantité raisonnable de trafic. Le chemin de fer Canadien du Pacifique, au contraire, a été construit sur la rive nord du lac Supérieur.

Nous voici donc arrivés avec ce contraste, à peu près à North-Bay. Plus loin, l'honorable ministre dit :

La partie du chemin de fer Canadien du Pacifique qui longe la rive nord du lac Supérieur est absolument improductive. Dans les prairies, la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique passe aussi par les endroits les moins avantageux des territoires. Il n'était pas possible de choisir un plus mauvais tracé, à moins de passer le long de la frontière américaine.

La ligne du Grand-Tronc-Pacifique, au contraire, depuis Winnipeg jusqu'aux montagnes Rocheuses, passera à travers un territoire dont chaque mille est d'une étonnante fertilité. Cela paraît incroyable et, cependant, les renseignements que possède le gouvernement justifient ce que je viens de dire. Il n'y a pas au monde de territoire aussi étendu ayant la même fertilité.

Dans la Colombie Anglaise, la compagnie, pour des raisons qu'elle doit connaître, mais qui n'ont jamais été expliquées d'une manière satisfaisante, a choisi le défilé du Cheval-qui-Rue, qui est le plus mauvais de tous, et dans la Colombie Anglaise le chemin traverse un territoire qui est probablement le moins productif de tous ceux qui auraient pu être choisis.... Le Grand-Tronc-Pacifique au contraire, depuis les montagnes Rocheuses jusqu'à la côte du Pacifique, traversera un pays aussi riche en bois et en terres arables que tout ce que l'on peut trouver au Canada.

Ceci explique suffisamment peut-être le doute pas que l'on n'y puise de fois à autre chose encore dans ce discours du ministre, des passages fort intéressants à lire, et je ne doute pas que l'on y puise de fois à autre au cours de cette discussion. On y voit que le ministre avait l'année dernière confiance en la praticabilité du projet, et croyait sincèrement que le Grand-Tronc-Pacifique allait faire ample moisson de bénéfices avec cette ligne.

Il ne faut pas oublier non plus sir Charles Rivers-Wilson, qui, dans son discours du mois de mars dernier, parlait aux actionnaires du Grand Tronc, à Londres, de la brillante perspective qui s'ouvrait devant la compagnie.

J'arrive maintenant, dit-il, à une question qui forme le sujet du rapport spécial qui vous a été adressé, il y a quelques jours, concernant la construction projetée d'un chemin de fer transcontinental—une question qui a occupé d'une manière absorbante et continue l'attention de vos directeurs depuis dix-huit mois—une question qui a plus d'intérêt et d'importance pour la compagnie que toutes celles qui

ont jamais été soumises aux actionnaires. (Applaudissements).

Maintenant, j'attire votre attention sur deux points qui se dégagent de la lecture de ces extraits. Le premier est que les gens du Grand Tronc donnent depuis dix-huit mois leur entière attention à cette affaire. Je crains bien que le gouvernement n'en ait pas fait autant ; car autrement nous n'aurions pas tant de difficulté à débrouiller cette question. En deuxième lieu, cette compagnie s'est vite aperçue des avantages qu'elle retirerait de cette entreprise. Le gouvernement n'avait qu faire de craindre que le Grand Tronc se dédît de ses engagements. En effet, dès les premières phrases de son discours, sir Charles Rivers-Wilson expose bien clairement qu'il regarde ce projet comme ayant infiniment plus d'importance que tout ce qui s'est jamais présenté aux actionnaires de cette compagnie. Quelle qu'ait été la prospérité de la compagnie dans le passé, il ne répond pas de l'avenir, leur dit-il, si ce projet ne se réalise pas à leur profit. Il ajoute :

Il faut que la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc se conforme aux circonstances et ne laisse pas échapper l'occasion d'avoir sa part de la prospérité du pays. (Applaudissements). Un des traits caractéristiques des progrès du Canada, depuis quelques années, a été le rapide développement des territoires du Nord-Ouest. Les immigrants s'y dirigent en foule—le nombre pour 1903 en est estimé à 110,000. Un fait remarquable, c'est qu'une forte proportion de cette immigration se compose de cultivateurs des Etats-Unis qui traversent la frontière, apportant aussi avec eux, non seulement des capitaux, mais aussi l'expérience et de grandes connaissances en agriculture. De cette manière des millions d'acres de terre sont mises en culture. La récolte des céréales qui était de 56,000,000 de boisseaux en 1898, avait déjà atteint 124,000,000 en 1903. Cet énorme rendement a été obtenu sur une superficie relativement restreinte de 6,000,000 d'acres, et avec une population très clairsemée. Il est certain que la production augmente en raison de la population et on a peine à se faire une idée de ce qui arrivera quand ces vastes territoires seront habités et cultivés. (Appl.)

Il dit ensuite, dans un langage qui ressemble à celui du très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier), qui a présenté cette loi le 30 juillet dernier :

Il n'y a pas de temps à perdre si nous voulons profiter de l'occasion exceptionnelle qui se présente. La vague de prospérité se dirige rapidement de l'est à l'ouest, en dehors du territoire desservi par le chemin de fer du Grand Tronc.

Sir Charles observe que l'avenir appartient aux populations situées hors du territoire que le Grand Tronc dessert actuellement, et, ces populations, il faut aller les trouver, si l'on veut avoir part à leur prospérité.

Entourée ainsi de toute part par ces éléments de progrès, la compagnie ne peut rester stationnaire. Il nous faut continuer à avancer, ou nous reculerons, en laissant à d'autres compagnies plus entreprenantes le soin de profiter de ces avantages.

Pourtant le gouvernement cherche à nous faire entendre que ce projet est la dernière chance du Canada. Si nous laissons échapper l'occasion de pousser jusque dans l'Ouest le réseau du Grand Tronc, dit-il, elle pourra bien ne plus jamais revenir. C'est là en substance la pensée du premier ministre. De l'autre côté de l'océan, sir Charles expose à ses associés des vues tout opposées ; il leur dit de se hâter de mettre les circonstances à profit, ou sinon d'autres, plus avisés, s'empareront de la chose.

Intimement convaincus que les intérêts de la compagnie exigeraient une prompte décision dans le sens que j'ai indiqué, nous avons soumis au parlement canadien un bill demandant une charte pour une compagnie indépendante mais étroitement liée à celle du chemin de fer du Grand Tronc et sous sa direction immédiate.

Mesure pleine de périls pour nous, si l'on se rappelle que les intérêts du Grand Tronc sont plutôt liés à ceux des Etats-Unis qu'aux nôtres. Il y a encore un autre paragraphe qu'il faut que je cite :

Je dois dire en passant que cette violente opposition peut, jusqu'à un certain point, être considérée comme indiquant la somme des avantages que la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc est appelée à retirer de l'exécution de ce projet.

En d'autres termes, il insinue que, si le gouvernement refuse d'ouvrir les yeux sur ce qui se passe autour de lui, elle du moins, l'opposition, n'oublie pas ce qui se tramait l'année dernière, et voilà pourquoi elle lutte, avec l'espoir que la question, ainsi retardée, pourra enfin être soumise au peuple. Notre opinion à nous est bien arrêtée : nous croyons que ce projet est trop à l'avantage du Grand Tronc et pas assez à celui du peuple de ce pays.

Nos directeurs ont vu dans la mise à exécution de ce projet de grands avantages pour leur compagnie, puisque cela lui donnerait un accès permanent au Nord-Ouest, avantages qui autrement iraient à d'autres.

Il y a comme cela bien d'autres citations que je pourrais faire, pour démontrer que les directeurs du Grand Tronc, que le président et le vice-précident de cette compagnie, étaient en état d'étaler devant ses actionnaires la perspective magnifique qui s'ouvrait par laconstruction de cette voie ferrée ; qu'elle était devenue un élément de succès indispensable à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ; qu'ils étaient décidés à pousser le projet ; que c'était le Grand Tronc et non le gouvernement, quoi qu'il pût dire, qui avait inauguré la chose ; que, si les actionnaires étaient assez peu soucieux de leurs intérêts pour refuser ces avantages, d'autres, mieux avisés, ne tarderaient pas à en profiter. Il est bon de rappeler ces choses aujourd'hui. Le Grand Tronc, il ne faut pas l'oublier, ne devait tout d'abord construire que de North-Bay à la côte du Pacifique. On ne songeait pas, il y a un an, à la concession jugée nécessaire maintenant.

Le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) décrivait alors ce marché comme extrêmement avantageux au Grand-Tronc-Pacifique. De son côté, le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) faisait valoir les avantages qu'en retirerait et le Grand Tronc et le pays. Ecoutons-les parler des concessions qu'ils ont faites à la compagnie depuis l'année dernière. Ils ont accordé une prolongation de délai. Ils ont augmenté, pour la division des prairies, la garantie fixée d'abord à $30,000 par mille, et l'ont portée à 75 pour 100 du coût de construction. Les obligations maintenant pourront se vendre au pair. Ce supplément de garantie coûte au pays $8,000,000. De 15 millions qu'elle était, elle sera de 23 millions, soit au delà de 50 pour 100 de plus que l'année dernière. Je crois donc, M. l'Orateur, que l'amendement proposé par l'honorable député de Hamilton (M. Barker) se recommande de soi au bon jugement et au patriotisme des membres de cette Chambre.

L'amendement de M. Barker est rejeté.

M. R. L. BORDEN : Il y a un autre amendement à l'article 1er, lequel ne devra pas, je crois, entraîner de bien longs débats, car nous l'avons déjà pleinement discuté concurremment avec celui qu'a proposé cet après-midi l'honorable député de Hamilton (M. Barker). La présente proposition est à l'effet que le bill soit amendé en y ajoutant les mots suivants :

Que les mots " frais d'exploitation " en tant qu'ils s'appliquent aux divisions de l'est et de l'ouest du chemin de fer ne comprendront ni péages, ni loyers ou sommes annuelles par rapport au matériel roulant fourni comme partie du premier outillage de ladite division de l'est conformément à l'article 22 de la convention constituant l'annexe de l'Acte du chemin de fer National Transcontinental.

Cet amendement est offert comme proposition alternative, et n'a été proposé que pour le cas où l'autre serait rejeté. Je ne vois pas qu'il y ait grand'chose à ajouter à ce qui vient d'être dit à l'appui du premier. Je me contenterai donc de le proposer, simplement.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je comprends que l'argumentation à faire au sujet de cet amendement serait absolument la même que celle provoquée par l'autre amendement qu'on a proposé au sujet du matériel roulant. Nous pouvons donc prendre pour admis que les raisons données dans l'un et l'autre cas auront été les mêmes.

L'amendement de M. R. L. Borden est rejeté.

M. R. L. BORDEN : Il a été question de proposer un autre amendement à l'article premier. L'honorable député de Toronto (M. Clarke), doit le présenter, mais avant qu'il le fasse, j'en dirai quelques mots. Il se lit comme suit :

Que tout le trafic né sur la voie de la Compagnie du Pacifique ou ses embranchements devra, s'il est à destination d'endroits du Canada et lorsque l'expéditeur n'aura pas particulièrement choisi une autre route, être transporté entièrement par le territoire canadien ou entre les ports de l'intérieur du Canada, et que les taux de ce transport ne devront pas excéder ceux du transport entre les mêmes points par aucune route non entièrement canadienne comprenant une partie quelconque du réseau de la Compagnie du Grand Tronc.

La première partie de cet amendement est déjà comprise dans l'article 42 du contrat qui est simplement reproduit comme préambule à la deuxième partie ainsi conçue :

Que les taux de ce transport ne devront pas excéder ceux du transport entre les mêmes points par aucune route non entièrement canadiene comprenant une partie quelconque du réseau de la Compagnie du Grand Tronc.

Il est possible que la Compagnie du Grand Tronc ait, entre Winnipeg et Montréal, une ligne toute canadienne et une autre qui ne soit pas entièrement canadienne et comprenne une partie du réseau du Grand Tronc dans les Etats-Unis. Cet amendement a pour objet d'assurer que les taux de transport ne seront pas plus élevés pour la route canadienne que ceux du transport entre les mêmes points par une route non entièrement canadienne et comprenant une partie quelconque du réseau du Grand Tronc. La raison de cet amendement étant tout à fait évident, je l'ai exposée en peu de mots. L'honorable député qui doit proposer l'amendement en donnera les autres explications qu'il jugera nécessaires

M. CLARKE : L'exposé si clair de l'honorable chef de l'opposition m'aura dispensé d'occuper le temps du comité à des explications détaillées. L'article 42 de la convention de l'année dernière établit les conditions de l'aide accordée au Grand-Tronc-Pacifique. Il y est dit:

Il est par les présentes déclaré et reconu entre les parties à ce contrat que le gouvernement du Canada accorde l'aide stipulée aux présentes dans l'intention formelle d'encourager le développement du commerce du Canada et le transport des marchandises par des voies canadiennes.

La compagnie accepte l'aide aux conditions dont j'ai le texte devant moi et que je viens de mentionner.

La compagnie accepte l'aide à ces conditions, et convient que tout le trafic recueilli sur la ligne du chemin de fer ou ses embranchements, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, sera, lorsqu'il sera destiné à des endroits en Canada, transporté par le territoire canadien, ou entre les ports intérieurs du Canada.

Jusqu'ici, tout est bien. La compagnie assume ensuite, dans la dernière partie de l'article 42, l'obligation suivante :

Le tarif d'entier parcours sur le commerce d'exportation du point d'origine au point de destination ne sera en aucun temps plus élevé par la voie des ports canadiens que par celle

des ports des Etats-Unis, et que toutes les marchandises, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, seront transportées aux ports de mer du Canada.

Suivant moi, cette clause signifie que le trafic recueilli à Winnipeg ou dans un endroit quelconque de l'ouest, à destination de Liverpool ou d'aucun endroit d'outre-mer, ne devra pas être transporté par le Grand Tronc par voie des ports américains à meilleur marché que ne le seraient des marchandises de même sorte par voie des ports canadiens jusqu'à destination. Mais il n'y a pas de disposition qui prévienne l'établissement de tarifs particuliers préjudiciables au trafic interprovincial qui pourrait passer par la nouvelle ligne. Voici ce que le gouvernement s'est proposé en accordant cette aide dont il est question dans la première partie de l'article 42 :

Il est par les présentes déclaré et reconnu entre les parties à ce contrat que le gouvernement du Canada accorde l'aide stipulée aux présentes dans l'intention formelle d'encourager le développement du commerce du Canada et le transport des marchandises par des voies canadiennes.

A mon sens, ce trafic interpropincial constituera, durant de longues années la plus grande partie du trafic de cette nouvelle ligne, et comme nous désirons lui assurer ce trafic, il importe souverainement qu'il n'y ait pas de différence dans les tarifs. C'est ce que l'amendement a pour objet de prévenir. Il pourvoit aussi à ce que cette différence n'existe pas au sujet du transport entre les divers endroits mentionnés par l'honorable chef de l'oppositoin. Il établit que le taux de transport des chargements expédiés de Winnipeg à Hamilton, à Toronto ou à Montréal par le chemin de fer entièrement situé en territoire canadien ne soit pas plus élevé que si ces chargements devaient passer par Duluth ou Chicago pour arriver à destination. L'à-propos de cet amendement doit sauter aux yeux de tous les députés ministériels. Il me semble que c'est par pur oubli qu'on a omis d'insérer dans le contrat une disposition de cette nature. Je l'ai dit, l'amendement se rapporte aux tarifs à établir relativement au trafic interprovincial. L'article du contrat de l'année dernière se bornait àprévenir l'établissement d'une différence quant au trafic d'entier parcours destiné à l'exportation. Le trafic intérieur devrait jouir de conditions aussi favorables que celui-là et c'est ce que comporte l'amendement que j'ai devant moi. La droite comprendra combien il est juste et raisonnable de l'adopter, parce qu'il est certainement conforme au but qu'elle s'est proposé en accordant cette aide si considérable au Grand-Tronc-Pacifique, c'est-à-dire de favoriser le transport des marchandises canadiennes par des routes canadiennes. Je ne crois pas nécessaire d'appuyer davantage sur ce point.

L'honorable M. FIELDING : En réponse à ce que vient de dire l'honorable député, je dois déclarer que pour ce qui est du trafic interprovincial, le gouvernement croit avoir pouvoir absolu et illimité de réglementer les tarifs, pouvoir qu'il ne saurait posséder par rapport au trafic dexportation parce que le tarif d'entier parcours comprend non seulement celui des chemins de fer, mais celui des steamers.

Ainsi, quant au commerce de grain dont on se préoccupe surtout, il y a un tarif d'entier parcours, disons de Winnipeg à Liverpool. Ce tarif ne saurait tomber sous la juridiction de la commission des chemins de fer, parce qu'il comprend celui du transport océanique. Il n'en serait pas ainsi du trafic interprovincial ; il est absolument assujetti aux dispositions de la loi des chemins de fer et les commissaires peuvent s'occuper de résoudre n'importe quelle difficulté comme celle que vient d'exposer mon honorable ami (M. Clarke). Si l'on cherche à établir des distinctions injustes au sujet du trafic interprovincial, la loi des chemins de fer est là qui nous assure les moyens les plus efficaces de protéger l'intérêt public. Cette compagnie n'est pas la seule qui pourrait avoir des raccordements dans les Etats-Unis, et bien que je n'aie pas particulièrement songé à ce point, je crois que l'on pourrait prétendre que si une telle disposition est nécessaire elle devrait s'appliquer à tous les chemins de fer et non seulement à celui-ci. Il n'y a pas de raison particulière pour qu'une compagnie soit traitée plus sévèrement parce qu'elle pourrait faire une chose et pour qu'on permette à une autre de faire préccisément la même chose. Cependant, pour ce qui est du trafic interprovincial, nous nous reposons surtout sur ce que les dispositions de la loi des chemins de fer assurent à l'intérêt public ample protection.

M. BARKER : L'honorable ministre des Finances prétend-il que la commission des chemins de fer peut régler la fixation des tarifs relativement au transport par voie de Chicago ?

L'honorable M. FIELDING : Non, mais elle peut intervenir dans la fixation de ceux qui concernent le transport sur ce chemin, et si l'on peut démontrer qu'en somme elle accorde des tarifs plus favorables d'une autre façon, alors les commissaires peuvent exiger l'abaissement des tarifs canadiens.

M. BARKER : Ce que nous prétendons, c'est que le Grand Tronc est partie à cet arrangement en vertu duquel le Grand-Tronc-Pacifique lui est assujetti, et que si le Grand Tronc établit un tarif au sujet du transport des marchandises par voie de Chicago sur sa ligne de Winnipeg à Toronto, il doit établir un tarif aussi favorable pour le transport des marchandises entre ces deux points par la route entièrement située sur le territoire canadien. Pourquoi le Grand Tronc qui reçoit toutes faveurs serait-il libre d'établir un

tarif de transport moins élevé sur la ligne américaine dont il fait partie, que sûr la ligne qui passe entièrement dans les limites du Canada) On peut se demander s'il n'est pas raisonnable de croire que le Grand Tronc se refuserait à ce qu'on lui imposât des restrictions au Canada parce qu'il voudrait faire de la concurrence au sujet de tout tarif dans les Etats-Unis.

L'honorable M. FIELDING : Pourquoi pas ?

M. BARKER : Parce que pas une compagnie ne veut être assujettie à aucun tarif qu'une autre compagnie peut faire. On pourrait obliger le Grand Tronc à se contenter d-un tarif qu'il accepterait en ce qui concerne le transport à travers les Etats-Unis, mais il en serait peut-être autrement si une autre compagnie, dans le but de faire tort au Grand Tronc, établissait un tarif très modéré et qu'il fût question d'obliger le Grand Tronc à s'y conformer. Il ne saurait y avoir de difficulté à forcer le Grand Tronc d'établir, pour la ligne passant entièrement dans les limites du Canada, le même tarif que pour celle des Etats-Unis.

M. CLARKE : Le Grand Tronc accepte l'aide aux conditions énoncées dans l'article 42, c'est-à-dire dans le but spécial d'encourager le développement du commerce canadien au moyen du transport des marchandises par les voies canadiennes, et il consent aussi à ce que tout le trafic recueilli sur sa ligne ou ses embranchements et non autrement et particulièrement acheminé par l'expéditeur, devra, s'il est à destination d'endroits du Canada, être transporté entièrement à travers le territoire canadien ou entre les ports intérieurs du Canada. L'amendement exige qu'il ne soit pas établi de tarif particulier en ce qui concerne le Grand Tronc de façon à nuire à la route canadienne entre les différents points du Canada. En admettant tout ce qu'a dit le ministre des Finances au sujet des pouvoirs de la commission des chemins de fer, ne serait-il pas beaucoup plus simple de déclarer spécialement dans cette convention que le Grand Tronc ne devra aucunement contribuer à établir de tarifs particuliers défavorables à la route entièrement située dans les limites du Canada ? Si le Grand Tronc a fait ce contrat de bonne foi et désire favoriser le commerce canadien en exploitant les voies canadiennes, certes, il n'est pas déraisonnable de demander qu'il s'abstienne d'établir des distinctions dans les tarifs qu'il s'agira de fixer quant au transport entre les endroits de l'est et de l'ouest du Canada.

L'honorable M. FIELDING : L'année dernière, mes honorables amis de la gauche n'attachaient pas à cette clause autant d'importance qu'aujourd'hui.

M. BARKER : J'ai proposé cet amendement l'année dernière.

L'honorable M. FIELDING : Mon honorable ami fait erreur. Ce qu'on propose maintenant, c'est que la clause de notre premier contrat se rapportant partie au trafic intérieur et partie au trafic océanique, s'applique particulièrement au trafic intérieur, et dans la proposition d'amendement, ce pauvre article que nous soumettions à l'approbation de la Chambre l'année dernière est cité presque textuellement, et ces messieurs le prennent pour base de leur argumentation.

M. BARKER : J'ai proposé le même amendement l'année dernière et l'honorable ministre a voté contre.

L'honorable M. FIELDING : Je comprends parfaitement que si, après avoir accepté l'aide mentionnée au contrat dans le but formel de favoriser le transport du trafic par les voies canadiennes, le Grand-Tronc-Pacifique allait faire ce que l'honorable député (M. Clarke) a dit qu'il ferait——

M. CLARKE : Je n'ai pas dit qu'il le ferait.

L'honorable M. FIELDING : L'honorable député a dit qu'il pourrait le faire. Or, s'il lui est possible de le faire, l'amendement est inutile. J'admets que s'il le faisait il violerait ce contrat. Bien que je ne sois pas avocat, je n'hésite pas à dire qu'il violerait gravement tout l'esprit du contrat et la compagnie ne permettra jamais au Grand-Tronc-Pacifique d'agir ainsi. Le but visé par la proposition d'amendement de mon honorable ami est déjà rempli par la loi instituant la commission des chemins de fer.

M. LENNOX : Est-ce que l'honorable ministre de la Justice——

Quelques VOIX : Ah ! ah !

M. LENNOX : Ce moyen ne réussira pas aux honorables députés de la droite.

Quelques VOIX : Ah bah !

M. LENNOX : Certains de ces messieurs se croient très habiles.

Quelques VOIX. Voyons donc !

M. LENNOX : Ils pensent pouvoir commettre des impertinences à l'égard des députés qui adressent la parole à la Chambre. Je sais quand je dois parler et quand je dois me taire, et je n'entreprends pas de parler pour le simple plaisir de la chose.

Quelques VOIX : Ah bah !

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre.

M. LENNOX : Je parle sur un sujet que je connais, et lorsque ces messieurs reviennent dans cette enceinte après en être sortis pour quelques instants ils devraient se tenir tranquilles.

Quelques VOIX : Allons donc !

M. LENNOX : M. l'Orateur, je vous prie de vouloir bien maintenir l'ordre. Le minis-

tre de la Justice a dit que la Commission des chemins de fer aurait à régler cette question. Je ferai remarquer que, vu les dispositions spéciales du contrat, la Commission des chemins de fer pourrait fort bien prétendre que, le parlement ayant établi ces dispositions, elle n'est pas libre d'intervenir. D'ailleurs, il est dit expressément dans l'Acte des chemins de fer qu'il ne vient en conflit avec aucune loi spéciale affectant une compagnie quelconque de chemin de fer. Or, il s'agit ici d'une loi spéciale concernant cette question. On peut se demander si la Commission des chemins de fer aurait bien droit d'intervenir, et certes, nous devrions considérer cette question comme douteuse.

L'honorable M. FIELDING : Il y a une loi spéciale à ce sujet, mais, par malheur pour l'honorable député, elle est diamétralement opposée à son argument. Elle fait partie du contrat ratifié par la Chambre l'année dernière. L'article 39 du contrat se lit ainsi :

> Les taxes et péages prélevés et exigés par la compagnie sur toute partie du chemin de fer sont assujetties à l'approbation du Gouverneur en conseil des ministres, ou à celle de toute juridiction, commission ou tribunal désignés et constitués par un acte du parlement du Canada pour assurer la réglementation ou le contrôle des entreprises de chemin de fer.

Ce point est donc prévu non seulement dans les dispositions générales de l'Acte des chemins de fer, mais en toutes lettres dans le contrat de l'année dernière.

M. L. R. BORDEN : N'est-ce pas là un argument qui milite plutôt contre le ministre des Finances qu'en sa faveur ? Il y a quelques instants, il trouvait qu'il ne devrait pas y avoir de disposition spéciale parce que l'Acte général contenait toutes les dispositions nécessaires. Cela devrait suffire à faire retrancher du contrat l'article 39 dont il vient de parler. Quelle en est l'utilité si l'argument qu'il vient de présenter doit valoir ?

L'honorable M. FITZPATRICK. Lorsque cet article fut rédigé la Commission des chemins de fer n'existait pas encore, et il contient des dispositions concernant cette commission que nous nous proposions d'instituer.

M. L. R. BORDEN : Mon honorable ami ne se souvient-il pas que l'Acte instituant la Commission des chemins de fer est déclaré substitué à l'ancienne loi des chemins de fer et que le tribunal ainsi créé est déclaré être une continuation de l'ancien Comité des chemins de fer ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Avec des pouvoirs deux fois plus étendus.

M. R. L. BORDEN : Fort bien, mais l'acte s'applique généralement à tous les chemins de fer du Canada.

L'honorable M. FITZPATRICK : La commisison des chemin de fer ne pourra s'occuper des chemins appartenant à l'Etat.

M. R. L. BORDEN : Celui-ci n'appartient pas à l'Etat.

L'honorable M. FITZPATRICK : Oui, c'est un chemin d'Etat.

M. R. L. BORDEN : Une grande partie de ce chemin n'appartient pas à l'Etat. La division de l'Est appartient à l'Etat, mais elle est exploitée par une compagnie.

M. SPROULE : Cet article place les tarifs sous le contrôle de l'Exécutif, mais ne lui permet pas de les réduire. Le bill relatif à la ligne de la Passe du Nid-de-Corbeau était tout différent ; non seulement il plaçait les tarifs sous le contrôle de l'Exécutif, mais il permettait à celui-ci de les réduire. Daprès l'ancienne loi les tarifs étaient virtuellement sous le contrôle de l'Exécutif, parce que, s'il ne les acceptait pas, la compagnie du chemin de fer ne pouvait les imposer. Cependant, on a toujours prétendu que l'ancienne loi ne donnait pas à l'Exécutif le droit de réduire les tarifs. S'il en est ainsi, d'après la loi actuelle, conçue dans les mêmes termes, l'Exécutif ne pourrait obliger une compagnie de chemin de fer à réduire ses tarifs, bien qu'ils fussent trop élevés. Je crois donc qu'il faudrait une disposition comme celle du bill relatif à la ligne de la Passe du Nid-de-Corbeau pour permettre à l'Exécutif de réduire les tarifs lorsqu'ils les trouverait trop élevés.

L'honorable M. FIELDING : Je suppose que mon honorable ami veut parler de la règle établissant que lorsqu'un tarif maximum était fixé les compagnies pouvaient exiger jusqu'à concurrence de ce montant. Naturellement, l'Exécutif était libre de réduire les tarifs en fixant un maximum moins élevé. Sous l'empire de la nouvelle loi des chemins de fer il en est autrement. La commission des chemins de fer n'établit pas de tarifs maximums, mais elle peut fixer le tarif relatif à chaque article et dès lors il est impossible de ne rien exiger en sus. Les pouvoirs de l'Exécutif étaient très étendus, mais ceux de la commission des chemins de fer le sont encore plus. Cet article 39 a pour effet de transporter dans ce contrat les dispositions de la loi des chemins de fer. La loi générale s'appliquerait sans cela, mais nous avons voulu être doublemnt certains de son application.

M. R. L. BORDEN : N'est-ce pas là une bonne raison pour transporter ces dispositions dans l'acte spécial au lieu de les laisser sous l'empire de la loi générale?

L'honorable M. FIELDING : Si nous voulions modifier ce contrat il faudrait une réunion des actionnaires du Grand Tronc pour ratifier ce changement. Nous disons donc que nous ne saurions mettre tout le contrat en péril par des modifications, à moins, toutefois, qu'elles ne fussent très importantes. Tout ce que demande l'honorable député, la loi générale l'accorde de la façon la plus explicite.

M. R. L. BORDEN : C'est d'une belle franchise de la part de mon honorable ami. On dirait que si le gouvernement y avait songé il aurait inséré ici une clause semblable à l'article 39 ;mais comme il n'y a pas songé, il ne le fait pas, parce que cela pourrait faire naître des difficultés entre lui et le Grand Tronc.

M. SPROULE : Le ministre de la Justice a dit que certains articles ne sont pas bien rédigés et qu'il va falloir les rédiger de nouveau. Comment peut-il faire ces modifications?

L'honorable M. FIELDING : Le ministre de la Justice a parlé de modifier non pas le contrat, mais les articles du bill ; ils peuvent être modifiés, et le ministre de la Justice, j'en suis sûr, sera toujours heureux qu'on lui donne des avis ; mais il ne saurait modifier le contrat.

M. KEMP : Le ministre de la Justice a-t-il dit qu'un chemin de fer appartenant à l'Etat n'est pas assujetti à la loi des chemins de fer?

L'honorable M. FITZPATRICK : La loi des chemins de fer ne s'y applique pas : mais afin de trancher toute question relativement à ce chemin-ci il est établi que pour ce qui est de la division de l'Est, les tarifs et péages seront sujets à l'approbation de la commission des chemins de fer.

M. BARKER : En établissant des tarifs pour le Canada la commisison tiendra compte de ce qu'il serait raisonnable d'imposer comme tarif à la compagnie de chemin de fer. Mais il peut arriver parfois qu'on établisse, par rapport à la route de Chicago, des tarifs moins élevés que ceux imposés par les commissaires quant à la route canadienne, ce qui aurait pour effet de détourner le trafic de celle-ci. Or, voici ce que nous prétendons. Si le Grand Tronc établit des tarifs si modérés par rapport à la route de Chicago, il devra en faire autant par rapport à celle du Canada, quand même ces tarifs seraient encore moins élevés que ceux imposés par la commission. Nous disons que cela devrait faire partie du contrat, à cause de l'aide que nous accordons. Le projet de résolution dont nous demandons maintenant l'adoption est conçu presque absolument dans les mêmes termes que celui dont l'honorable député de Leeds (M. Taylor) demandait l'adoption l'année dernière et qui est consigné à la page 13007 des Débats, dans les termes suivants :

> Que tout le trafic recueilli sur ladite ligne ou ses embranchements devra, s'il est à destination d'endroits du Canada lorsque l'expéditeur n'aura pas particulièrement choisi une autre route, être transporté entièrement par le territoire canadien entre les ports de l'intérieur du Canada et que les taux de ce transport ne devront pas excéder ceux du transport entre les mêmes points par aucune route non entièrement canadienne ; et si les marchandises sont destinées à l'exportation, elles seront——

Il continue à parler du reste de la clause telle qu'elle est dans l'article 42 du contrat. Le ministre des Finances me semblait devoir s'écorcher en trouvant dans le contrat de l'année dernière une bonne disposition que nous aurions combattue? Voilà l'amendement que nous avons proposé l'année dernière et qui sert de base à celui que nous discutons à présent.

L'honorable M. FIELDING : Qu'il ait été proposé par l'honorable député lui-même au par celui de Leeds, le texte en ressemble beaucoup à celui de l'article du contrat, et lorsqu'il s'est agi de cette partie de l'article concernant le trafic d'exportation, mon honorable ami et d'autres députés ont prétendu qu'elle ne valait rien. Naturellement, si ces messieurs ont bien voulu l'accepter vers la fin de la dernière session ou s'ils désirent l'accepter aujourd'hui, c'est une preuve qu'ils apprécient nos efforts, ce dont nous sommes fort aise.

M. BARKER : Notre amendement de l'année dernière avait pour objet de faire insérer les mots dont l'honorable député de Toronto-ouest propose maintenant l'insertion. Nous n'avons pas demandé la radiation de l'article 42 du contrat, mais nous avons indiqué en quoi il était défectueux. L'honorable député de Toronto-ouest l'a dit, le gouvernement paraît avoir oublié la nécessité de régler des tarifs par rapport au trafic intérieur d'un point à un autre dans les limites du Canada. L'honorable député de Toronto-ouest demande maintenant l'insertion d'une clause comme celle dont nous avons demandé l'adoption l'année dernière. La motion que nous présentâmes à cette occasion avait pour objet de rendre efficace la clause proposée par l'honorable ministre des Finances.

L'amendement est rejeté.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'article premier sera-t-il adopté ?

M. R. L. BORDEN : Il y a quelques-uns de ces amendements qui, à proprement parler, ne sont des amendements à aucune clause particulière du bill. On pourrait leur donner place entre les différentes clauses ou à la fin.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je croyais qu'on avait convenu que mon honorable ami serait libre de les proposer quand il le jugerait à propos ?

L'article premier est adopté.

Il est rendu compte de l'état des délibérations.

Sir WILFRID LAURIER : Je donne avis que, vendredi prochain, je proposerai l'adoption du projet de résolution suivant :

> Qu'il est expédient d'amender l'article 9 de l'Acte du chemin de fer National Transcontinental en décrétant la nomination de quatre commissaires dudit chemin de fer au lieu de trois.

Sur motion du premier ministre, la séance est levée à 11 heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 13 mai 1904.

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

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 105) relatif à la Compagnie du chemin de fer du lac Erié à la rivière Détroit.—(M. R. F. Sutherland.)

Bill (n° 106) tendant à constituer en association la Compagnie du chemin de fer du Nord-Est de Chicoutimi.—(M. German.)

Bill (n° 107) tendant à constituer en association la Compagnie des transport de Grands Lacs et du Nord-Ouest.—(M. German.)

Bill (n° 108) concernant la Compagnie d'assurance la Caanda-vie.—(M. Campbell.)

Bill (n° 109) tendant à constituer en association la Compagnie du chemin de fer de Montréal au Nipissingue et à la Baie Georgienne.—(M. Campbell.)

Bill (n° 111) relatif à la Compagnie des tramways d'Edmonton.—(M. Scott.)

COMPAGNIE ELECTRIQUE D'OTTAWA

M. CHAMPAGNE : J'ai l'honneur de déposer le bill (n° 110) concernant la Compagnie électrique d'Ottawa.

M. MACLEAN : Je désirerais quelques explications sur le bill.

M. CHAMPAGNE : Je n'en connais pas très bien les détails, mais il s'agit, en substance, d'augmenter le capital.

M. MACLEAN : La compagnie demande-t-elle aussi le pouvoir de fusionner avec aucune autre compagnie?

M. CHAMPAGNE : Non ; autant que je puis voir, il ne s'agit que d'augmenter le capital autorisé.

La motion est adoptée et le bill voté en première délibération.

NAVIGATION DANS LES EAUX CANADIENNES.

L'honorable RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) : J'ai l'honneur de déposer le bill (n° 112) modifiant l'Acte concernant la navigation dans les eaux canadiennes. Ce bill a pour but de permettre au ministère de la Marine et des Pêcheries de passer des règlements au sujet desquels tous les navigateurs sur nos grands lacs sont d'accord. Depuis des années nous suivons les règlements adoptés à la convention de Bruxelles, il y a environ dix ans ; mais sur les lacs, les Américains ont persisté à suivre leurs propres règlements qui diffèrent de ceux des navigateurs canadiens. Il en résulte beaucoup d'inconvénients et nos navigateurs estiment qu'il vaut mieux s'entendre avec les Américains et adopter les mêmes règles pour la navigation intérieure.

M. SAMUEL HUGHES : Ces règlements seront-ils les mêmes que pour la navigation dans les eaux du littoral?

L'honorable RAYMOND PREFONTAINE: Non.

La motion est adoptée, et le bill voté en première délibération.

NATIONALISATION DES TELEPHONES.

M. MACLEAN (York-est) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire appeler l'attention du gouvernement sur une question très importante, et, à cet effet, j'ai l'honneur de proposer que la séance soit levée.

La question dont je veux parler est celle de la nationalisation des réseaux téléphoniques et télégraphiques du pays.

Sir WILFRID LAURIER : Une question très urgente.

M. MACLEAN : Oui, la question est urgente ; elle intéresse tout le monde, et on ne pourrait choisir un moment plus opportun pour la régler. Chaque jour de retard augmentera les difficultés, rendra la solution plus coûteuse et plus compliquée. Il y a quelques années le directeur général des Postes ayant laissé entendre qu'il préparait un projet de loi dans ce sens, nous a annoncé, au nom du gouvernement, qu'il soumettrait un projet de loi générale, concernant le service téléphonique et par laquelle il assurerait la nationalisation des lignes existantes pour les communications à grande distance et la municipalisation des services locaux.

Malgré cela, rien n'a encore été fait, et cela seul, serait une raison suffisante pour excuser cette motion et rappeler au gouvernement ses promesses. Le téléphone est devenu un besoin de la vie moderne. Il est appelé à prendre de grands développements et à rendre de grands services, mais pour donner à ce service toute son efficacité, il faut le nationaliser. Le système actuel a déjà créé de nombreuses difficultés. La ville d'Ottawa s'est déjà prononcée en faveur de la municipalisation du service téléphonique, mais il n'y a rien dans la loi qui lui permette d'établir un service municipal, en faisant l'acquisition du réseau Bell, à un prix raisonnable.

Il n'y a rien non plus, dans la loi, qui oblige une compagnie de téléphone à établir corespondance avec celui d'une autre compagnie, comme dans les gares de chemin de fer, par exemple. A Fort-William et à Port-Arthur, la population est soumise à de graves inconvénients en ne pouvant pas relier l'excellent service qu'elle a installé, avec celui de la Compagnie

Bell, ou ceux du Canadien du Pacifique et du Canadian-Northern, grâce au monopole dont jouit la Compagnie Bell. Il en résulte un désarroi complet du service, dans ces villes et dans plusieurs autres de la province d'Ontario. Dans la province de Québec, plusieurs compagnies privées désireraient relier leur service à celui de la Compagnie Bell, à des conditions raisonnables, mais cette dernière se refuse à tout arrangement. Ces difficultés ne disparaîtront que lorsque nous aurons une loi générale réglementant les compagnies de téléphone et autorisant le gouvernement à en prendre possession. Cette idée de nationaliser le télégraphe et le téléphone n'est pas nouvelle. L'autre jour, lord Stanley, le directeur général des Postes d'Angleterre, le fils d'un haut personnage bien connu au Canada, a fait voir qu'il avait recueilli quelques idées pratiques en Amérique, en proposant la nationalisation des téléphones. Il a déposé devant le parlement anglais un projet de loi à cet effet. Voici la dépêche qui nous communique cette nouvelle :

EXPROPRIATION DE LA COMPAGNIE DE TELEPHONE.

Lord Stanley a annoncé dans la Chambre des communes que le ministère des Postes était en négociation pour l'expropriation de la Compagnie nationale de téléphone. Il demande la création d'un comité spécial peu nombreux pour étudier les détails de l'entreprise et un crédit de £3,000,000, pour l'entretien du service pendant les cinq ans à venir. Le système postal coûterait un peu moins de £8, par abonné, bien que 90 pour 100 préfèrent le système des appels (call system) à £6 10s. avec des messages à un denier. Il y a actuellement 110,128 milles de fils sous terre, à Londres. Le projet du bureau de poste coûterait £2 de moins que le système le plus économique qui existe actuellement. Le conseil de comté de Londres a en vue un outillage suffisant pour 40,000 abonnés dont le bureau de poste possède 15,299. L comté a été nommé.

A Londres, les autorités postales se proposent d'établir un téléphone national et la première nouvelle que nous en avons, c'est que les abonnés paieront £2 de moins par année. Mais nous avons en Suède, un exemple plus frappant encore des résultats de la nationalisation des téléphones. Voici comment la situation est résumée :

La Suède est un pays dont la population clairsemée dépasse à peine 5,000,000 d'habitants. Les téléphones, en Suède, appartiennent en partie à des compagnies privées et en grande partie à l'Etat. A la fin de l'année 1902 il y avait 61,000 appareils sur le réseau de l'Etat et environ 30,000 sur les autres. Ceci donne un téléphone par 553 habitants. Comme preuve des rapides progrès du système national, il est bon de remarquer que le nombre d'appareils en 1893 n'était que de 16,000 et que dans la seule année 1902, il y a eu une augmentation de plus de 5,000, soit environ dix pour 100. Bien que le capital dépensé ait été de $6,700,000, la dette actuelle du réseau de l'Etat n'est que de $1,000,000,—la différence de $5,000,000 ayant été payée à même l'excédent des recettes sur les dépenses.

Il est évident qu'avant peu la Suède possédera une source précieuse de revenus, qui ne lui aura rien coûté. En 1902, les recettes brutes ont été de $1,325,000 et les frais d'exploitation, moins de $600,000. Après avoir payé $55,000 en intérêt au taux de 3 pour 100, la différence a été versée au fonds d'amortissement créé pour le remboursement du capital. Il y a environ 107,500 milles de fils téléphoniques en Suède, et le réseau du gouvernement, lignes principales et lignes de raccordement compris, mesure environ 40,000 milles, soit près de la moitié. La moyenne des recettes est de $20 par instrument, et le coût primitif de l'installation d'un instrument est d'environ $110,000. Le prix de l'abonnement est aussi très remarquable ; il varie entre $24 à Stockholm, dont la population est de 305,879 et $13.75, dans les petits villages. Le prix de cet abonnement donne droit à un service local complet ; on n'exige aucune charge pour les communications dans les limites de la municipalité—le territoire desservi par le système de Stockholme couvre un rayon de 2½ milles. Pour les communications d'une municipalité à l'autre, le tarif minimum est de 4 centins pour une conversation de trois minutes et le tarif maximum, de 26 centins.

Avec ce système on pourrait parler d'Ottawa à Montréal en payant de 4 à 8 cents. Le système Bell nous demande actuellement $1.75 entre Ottawa et Toronto.

Avec un pareil système, il n'est pas surprenant que l'usage du téléphone se soit répandu en Suède avec une rapidité dont on n'a pas d'exemple ailleurs.

L'avocat de la municipalisation conclut : Ce résultat est surprenant, et les arguments des adversaires de la nationalisation perdent de leur valeur, quand on constate que les fonctionnaires de la Suède ont pu obtenir de si beaux résultats financiers.

Je prétends que le moment est venu de nationaliser le téléphone et le télégraphe au Canada. A l'heure qu'il est nous avons un service téléphonique très défectueux ; nous n'avons pas de lois pour établir les correspondances, pour fixer les tarifs. La Compagnie Bell et les autres étendent continuellement leurs réseaux et plus nous retarderons, plus il sera difficile de prendre possession de ces lignes. Cependant le service téléphonique est devenu une nécessité et son exploitation par l'Etat, en Suède, en Angleterre et autres pays d'Europe, a donné d'excellents résultats. Nos lois actuelles restreignent l'usage du téléphone au Canada.

Je sais qu'il y a dans toutes les parties du pays des cultivateurs qui construiraient des lignes indépendantes, s'ils pouvaient obtenir des raccordements avec les lignes principales et les gares de chemin de fer. Mais grâce à la loi actuelle, la Compagnie Bell peut monopoliser ce service. Non seulement je demande de faire cesser ce monopole, mais je veux aussi que l'Etat se charge de ce service. L'entreprise ne coûterait pas cher et la réussite en serait certaine.

Un service public ne coûterait que la moitié de ce que nous payons actuellement, et l'excédent des recettes constituerait un

fonds d'amortissement qui eteindrait notre dette en vingt ans, comme cela s'est vu en Suède. Alors, pourquoi retarder ? On prétendra peut-être que cette reforme est un acheminement vers le socialisme. Mais je ne crains pas de dire que cette forme du socialisme est une excellente chose pour un pays. Elle a eu des consequences heureuses partout où elle a été mise en pratique, même au Canada. Le téléphone municipal fonctionne à merveille à Fort-William et à Port-Arthur. La ville de Toronto est prête —j'en appelle au témoignage des représentants de cette ville—à municipaliser le service et à exproprier la Compagnie Bell, à un prix raisonnable, si cette acquisition lui donne le droit d'utiliser les lignes principales, à grande distance, pour le service extérieur. La situation est à peu près la même à Ottawa. Ici, deux compagnies rivales se disputent la franchise. Personne ne veut de la concurrence, dans une même ville, excepté quand il n'y a pas d'autre remède. Il est préférable de n'avoir qu'un système ; il vaut mieux encore en faire un service municipal, mais la meilleure chose à faire, est d'établir un service national dans l'intérêt des municipalités et de l'Etat

Voici une excellente réforme dont la réalisation coûterait peu de chose, et avant longtemps je demanderai l'opinion de la Chambre sur cette question. J'avertis le gouvernement, qu'à la plus prochaine occasion, quand la Chambre se formera en comité des subsides, je déposerai une motion demandant la nationalisation des télégraphes et téléphones. Quant aux télégraphes, la nationalisation se pratique avec un énorme succès dans presque tous les pays d'Europe, où ce service est exploité concurremment avec celui des postes. Les prix ont été diminués de moitié, pour le même prix, on expédie des messages double de ceux qu'on expédiait autrefois, les réseaux ont été considérablement augmentés, des stations ont été ouvertes dans tous les bureaux de poste, même dans les plus petites localités que les compagnies privées refusaient de desservir, et malgré tout, les résultats financiers sont excellents.

Avec la nationalisation, tous les cultivateurs du pays pourraient avoir un téléphone dans leur maison pour $8 ou $10 par année, et à l'heure qu'il est cela lui coûterait de $40 à $100.

Je connais des cultivateurs auxquels on a demandé de $100 à $150 pour un téléphone relié au système Bell. Si nous pouvons donner le téléphone à tous les cultivateurs dans les campagnes pour $8 ou $10 et aux hommes d'affaires, dans les villes, pour $20 par année, comme dans les autres pays, pourquoi ne le ferions-nous pas ? Songeons un peu aux avantages d'un service téléphonique. Le téléphone est plus précieux que les chemins de fer. Sans sortir de mon bureau à Toronto, je puis converser avec dix citoyens de Montréal, dans moins d'une heure. Pour aller les voir personnellement, il me faudrait passer deux nuits en chemin de fer, et parcourir la ville toute une journée en voiture, avec la chance de ne pas les rencontrer. Avec un service téléphonique fourni par l'Etat je pourrais converser avec toutes ces personnes, pour deux ou trois dollars, et régler toutes mes affaires plus facilement qu'en faisant le voyage. Il est vrai que cela est possible aujourd'hui dans les villes, mais à des prix beaucoup plus élevés, et ces avantages sont refusés aux cultivateurs et aux habitants des campagnes. Un gouvernement de progrès se serait depuis longtemps emparé de cette question. Un directeur général des Postes au courant des réformes accomplies dans les autres pays, l'aurait depuis longtemps résolue. Si le ministre de la Justice qui avait promis de remédier aux abus actuels, avait étudié la situation et tenu à remplir ses promesses, il aurait depuis longtemps déposé un bill soit pour réglementer les téléphones, ou pour en ordonner la nationalisation, ainsi que celle des télégraphes. A l'heure qu'il est on entend des plaintes de toutes parts ; Port-Arthur, Fort-William, Toronto, les cultivateurs de tout le pays, demandent qu'on fasse cesser les abus et qu'on leur permette de jouir des avantages du service téléphonique à des prix raionnables et il est temps que le gouvernement intervienne.

La province de Québec, sous ce rapport, n'est pas mieux partagée que celle d'Ontario. Un citoyen de Québec me disait l'autre jour qu'il y a déjà des milles et des milles de lignes indépendantes construites et qu'on en verrait partout si elles pouvaient avoir accès aux gares de chemins de fer ou être reliées au réseau Bell.

M. TALBOT : Cela est possible aujourd'hui.

M. MACLEAN : Comment?

M. TALBOT : Les lignes indépendantes ont accès aux gares de l'Intercolonial, et c'est le seul chemin de fer que nous ayons dans notre district.

M. MACLEAN : Chez nous nous avons le Grand Tronc et le Canadien du Pacifique.

M. TALBOT : L'honorable député parlait de la province de Québec.

M. MACLEAN : Je dis qu'un citoyen de la province de Québec intéressé dans les téléphones est venu me trouver l'autre jour et m'a dit qu'on verrait des lignes indépendantes s'établir par toute la province, si elles pouvaient seulement avoir l'usage des grandes artères, à des conditions raisonnables. L'Intercolonial n'est pas le seul chemin de fer de la province de Québec. Il y a aussi le Grand Tronc et le Canadien du Pacifique. Sans doute qu'on peut communiquer avec les abonnés au réseau Bell, mais quand je parle d'un raccordement avec le réseau Bell, je ne veux pas dire que quelqu'un ira porter notre message de l'autre côté de la rue pour le remettre à l'agent de

la Compagnie Bell. Je voudrais que la Compagnie Bell fût obligée de donner des communications directes, moyennant paiement, naturellement, mais le taux devrait en être réglé par le gouvernement. Mais la Compagnie Bell ne veut pas de cet arrangement. Elle entend tenir la population sous le joug de son monopole aussi longtemps qu'elle pourra. Il n'y a pas d'autre moyen de faire cesser ce monopole et de généraliser l'usage du téléphone, que la nationalisation des grandes artères et la municipalisation des lignes locales. Je termine ces quelques remarques en répétant l'avis que j'ai donné au gouvernement qu'à la première occasion je déposerai une motion en faveur de la nationalisation des télégraphes et des téléphones.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'honorable député nous avertit qu'avant peu il saisira de nouveau la Chambre de cette question. Je le remercierais s'il voulait aussi nous indiquer le passage d'un discours quelconque dans lequel j'aurais promis de déposer un projet de loi pour décréter la nationalisation des téléphones.

M. MACLEAN : Je n'ai pas dit cela.

L'honorable M. FITZPATRICK : Oh !

M. MACLEAN : J'ai dit que l'honorable ministre de la Justice avait promis une loi générale réglementant les téléphones, et j'espérais qu'elle contiendrait quelques dispositions dans ce sens. L'honorable ministre ne niera pas qu'en 1902 il nous a promis une loi pour réglementer les téléphones.

L'honorable M. FITZPATRICK : En 1902, j'ai soumis un projet de loi général et il a été renvoyé à un comité spécial, en même temps que le bill de l'honorable député de York-est (M. Maclean). Le résultat a été que les deux bills ont été laissés en suspens, pour permettre à l'association des municipalités, représentée par leurs maires, d'en prendre connaissance. Ces maires se sont réunis dans mon bureau, et si j'avais connu l'intention de mon honorable ami j'aurais ici le compte rendu sténographié de cette réunion. La publication de ce compte rendu pourrait avoir un bon effet ; il ferait voir qu'il n'y a pas deux maires ou deux municipalités qui soient d'accord sur ce que le gouvernement devrait faire. Il est impossible de dire qu'il existe parmi les municipalités un sentiment général en faveur de la nationalisation des téléphones. Je ne l'ai jamais entendu demandé par d'autre que l'honorable député de York-est. Pourquoi ne présente-t-il pas lui-même un bill à cet effet?

M. MACLEAN : Les règlements ne me permettent pas de déposer un projet de loi entraînant une dépense de deniers publics. L'honorable ministre est payé pour surveiller les progrès qui s'accomplissent dans le monde et il devrait être au courant de ce qui se passe en Angleterre, en Suède, en Australie et dans beaucoup d'autres pays.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'honorable député est probablement en état de nous dire par quels déficits les deux ou trois dernières années d'administration nationale des téléphones se sont soldées en Angleterre.

M. MACLEAN : Il n'y en a pas eu.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'honorable député affirme cela positivement, avec connaissance de cause ?

M. MACLEAN : Oui.

M. SPROULE : La situation est telle qu'elle exige l'intervention du gouvernement, pour assurer au public, soit au moyen de la nationalisation, soit autrement, pour assurer au public ce qu'il est en droit d'exiger, c'est-à-dire un traitement équitable de la part de compagnies, et le strict accomplissement des obligations que ces compagnies contractent en échange de certains droits de domaine éminent qu'elles obtiennent. Ces droits leur sont concédés dans l'intérêt du public et doivent être exercés pour le plus grand avantage du plus grand nombre et non au bénéfice du petit nombre, dans l'intérêt d'un particulier au détriment d'un autre, ou d'une compagnie au détriment d'une autre compagnie.

Ce dont nous avons été témoin depuis quelques mois fait ressortir avec plus de force encore la nécessité de cette intervention. Voyons, par exemple, la lutte que Port-Arthur est obligé de soutenir pour obtenir le droit qu'on lui refuse, sans motif et illégalement, selon moi, de relier son réseau téléphonique avec la gare du Canadien du Pacifique dans cette ville. Cette question a été portée devant la Commission des chemins de fer et, à mon sens, la décision que cette Commission a rendue est suffisante pour justifier le parlement d'intervenir pour protéger le public et lui assurer la jouissance de ses droits.

Une haute autorité, " Black's Constitutional Law ", traitant de cette question, dit :

Le droit d'exercer ce pouvoir peut être délégué par la législature à des compagnies privées——

Il s'agit du droit de domaine éminent.

—qui bien que fondées dans un but de gain, occupent à l'égard du public une position telle, qu'elles peuvent être considérées comme travaillant dans l'intérêt public, ou remplissant une fonction publique, ou accomplissant un travail d'utilité publique.

Le même auteur dit encore :

Il est tout à fait opportun et conforme aux principes de la constitution que les municipalités soient autorisées à exercer le droit de domaine éminent pour l'avantage de leur " public " restreint.... Le droit de domaine éminent ne peut être exercé qu'en vertu d'un pouvoir conféré par la législature et quant au temps et à la manière de l'exercer, il faut interpréter à la lettre la loi qui le confère——

Une compagnie détient ses pouvoirs en vertu d'une loi et cela lui confère certains droits qu'elle doit exercer dans l'intérêt du

public, en général, et non pour l'avantage des uns contre les autres. Le même auteur pose en principe que ces lois doivent être strictement interprétées selon l'autorité concédée à ces compagnies.

—et ceux qui sont chargés de l'exercice de ce droit doivent être tenus au strict accomplissement de toutes les conditions et stipulations du statut.

Un statut peut conférer à une compagnie de chemin de fer le droit de prendre possession de la propriété d'un particulier, pour pouvoir remplir ses fonctions dans l'intérêt du public. Ce droit lui est conféré par sa charte. Cette charte stipule que ces droits seront exercés pour le bénéfice de tous, que chaque membre de la communauté y aura un égal avantage, et qu'on ne les fera pas servir au profit d'un particulier, au détriment d'un autre particulier, ni au profit d'une compagnie, au détriment d'une autre. Quand une compagnie agit ainsi, je maintiens qu'elle abuse des pouvoirs que la loi lui confère.

Il appartient aussi à l'Etat, par l'entremise de son corps législatif, de décider si les exigences du moment sont de nature à justifier l'exercice de ce pouvoir. L'Etat peut encore en déterminer et spécifier l'objet.

Et plus loin :

Le droit de domaine éminent doit être exercé dans un but public et non pour l'avantage d'un particulier.

Et l'auteur ajoute :

Il faut aussi que ce soit dans l'intérêt de toute la population, et il ne suffit pas qu'un ou plusieurs particuliers y aient un intérêt spécial et direct. Il faut encore que le but à atteindre soit du ressort de celui qui gouverne et qui confère ce pouvoir.

Je fais ces citations pour démontrer que lorsque la législature concède le droit de domaine éminent à ces compagnies, ce n'est pas pour qu'elles le fassent servir à leurs propres intérêts, mais à ceux du public en général ; tous doivent pouvoir en profiter également, et il ne faut pas que ce pouvoir soit exercé de manière à avantager les uns au détriment des autres.

N'est-ce pas exactemnet ce qui a lieu aujourd'hui ? Des lignes télégraphiques sont à se construire, par tout le pays. Prenons par exemple dans mon propre district. On y construit actuellement une ligne qui aura environ 30 milles de longueur. Elle traverse plusieurs localités importantes et la plupart des marchands de ces villages ont besoin d'être en communication avec la gare du chemin de fer Canadien du Pacifique. Cette gare est munie du téléphone Bell, et la compagnie ne permettra pas à une compagnie rivale d'y installer ses appareils. Or cette compagnie de chemin de fer a obtenu du parlement certains droits qui devaient être exercés dans l'intérêt de tout le public. De quelle autorité cette compagnie décide-t-elle qu'un citoyen qui fait des affaires avec ce chemin de fer ne jouira pas des mêmes avantages qu'un autre ? C'est cependant ce qu'elle dit aux gens d'affaires sur le parcours de ce chemin, à Heathcote, Duncan, Kimberly et Woodhouse, villages qui sont tous situés dans un rayon de 20 milles et desservis par cette ligne téléphonique.

Les gens dans les affaires ont besoin de communiquer avec cette gare, mais on ne leur permet pas d'y installer un appareil, parce que la Compagnie Bell s'est fait donner un privilège exclusif dans cette gare. Cette gare a été construite en vertu d'un droit que le chemin de fer Canadien du Pacifique était tenu d'exercer dans l'intérêt du public —de tout le public—sans préjudice aux uns, pour l'avantage des autres. Alors pourquoi le chemin de fer Canadien du Pacifique a-t-il accordé un monopole à une compagnie, à l'exclusion de toutes les autres ? Ceci n'est qu'un exemple, entre beaucoup d'autres. A une distance d'environ douze milles, il y a une autre ligne téléphonique, traversant deux villages importants et mettant des scieries considérables en communication avec Markdale. Les citoyens de ces localités voudraient relier leur ligne avec la gare de Markdale, mais on ne leur permet pas, parce que le réseau de la Compagnie Bell est seul admis dans cette gare. A Shelburne, encore, il y a deux ou trois lignes téléphoniques allant à l'est et à l'ouest de la station du chemin de fer. Les marchands de ce village voudraient aussi être en communication avec la gare. Ils voudraient savoir si leurs marchandises sont arrivées avant d'envoyer des voitures à la gare pour en prendre livraison. Mais ce privilège leur est réfusé ; ils sont obligés de téléphoner à un ami qui se rend à la gare et obtient pour eux le renseignement demandé.

Cela ne devrait pas être. Ces marchands devraient avoir les mêmes avantages que les abonnés de la Compagne Bell. Cette gare a été construite dans un but d'utilité publique, en vertu d'un pouvoir délégué par ce parlement, et le Pacifique Canadien ne peut pas accorder des avantages à une compagnie au détriment des autres.

J'ai entendu un chef de gare défendre à un citoyen de mettre le pied sur la propriété de la compagnie et le menacer de le faire jeter en prison s'il osait enfreindre cette défense. Cela fait voir à quels abuts peuvent se livrer certaines personnes qui se croient revêtues de la moindre autorité. Un chef de gare n'a pas plus le droit d'expulser un citoyen de la propriété de la compagnie que si ce dernier était sur la voie publique. Les compagnies de chemins de fer semblent s'imaginer qu'elles peuvent impunément tyranniser le public, accorder des faveurs aux uns au détriment des autres, et priver la population des services qu'elles se sont engagés à lui rendre en échange des privilèges qui leur ont été concédés par le parlement.

La Commission des chemins de fer a décidé, dernièrement, que les citoyens de Port-

Arthur ne peuvent pas installer leurs appareils dans la gare, sans payer une certaine somme pour indemniser la Compagnie Bell. Cela me paraît absurde. Une population moins patiente forcerait le gouvernement à intervenir et à rappeler ces compagnies au sentiment des convenances. Il faut absolument faire quelque chose pour obliger ces compagnies à exercer leurs privilèges dans l'intérêt de tous et non de quelques-uns. Les conflits de cette nature instruisent le peuple, lui ouvrent les yeux et l'amèneront bientôt à exiger que l'Etat se charge lui-même de ces services publics, afin que la population en retire tous les avantages qu'elle est en droit d'en attendre. Ces incidents donnent un regain d'actualité à la question de la nationalisation, et il faudra nécessairement en venir là, pour protéger le public contre les empiétements des compagnies. La doctrine de l'Etat-propriétaire fait de rapides progrès.

La plus grande partie de ces lignes téléphoniques sont des lignes privées construites dans l'intérêt du public; elles ne s'opposent pas à ce que les appareils des autres compagnies soient posés dans leurs stations pour l'échange des messages. Toutes les compagnies de téléphone devraient être forcées d'échanger les messages, comme on oblige les compagnies de chemin de fer à échanger le trafic. Quand le parlement autorise une compagnie de chemin de fer à devenir facteur public, il lui impose l'obligation de traiter le public équitablement et d'échanger le trafic avec les autres lignes. Les compagnies de téléphones, dans leur propre intérêt et dans celui du pays, devraient être soumises aux mêmes obligations.

La motion d'ajournement (M. Maclean) est rejetée.

DEMANDE DE RAPPORT.

M. E. F. CLARKE : M. l'Orateur, je désire demander à l'honorable premier ministre de hâter la présentation du rapport que j'ai demandé le 17 mars dernier concernant la vente de la propriété dite " The Garrison Common ", à la municipalité de Toronto.

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour délibérer le bill (n° 72) modifiant l'Acte du chemin de fer National Transcontinental.—(Sir Wilfrid Laurier.)

Article 2.

Les directeurs de la Compagnie du Grand Tronc peuvent mettre à exécution le contrat dont copie forme l'annexe de l'Acte du chemin de fer National Transcontinental, tel que modifié par ledit contrat supplémentaire par le présent ratifié et confirmé (lesquels dits contrats sont au présent acte mentionnés sous la désignation de " Contrats annexés "), en tant que lesdits contrats annexés concernent ou intéressent la Compagnie du Grand Tronc, et peuvent, à toute époque, dans le but d'aider à la Compagnie du Pacifique à mettre à exécution les stipulations des contrats annexés, engager le crédit de la Compagnie du Grand Tronc ; et ils peuvent conclure tout contrat de garantie ou d'indemnisation et peuvent vendre ou engager ce qu'ils jugent nécessaire de toute classe ou de toutes classes d'actions de ladite compagnie, ou de toutes valeurs possédées par elle; et ils peuvent appliquer les deniers ainsi réalisés, ou ces actions ou ces valeurs ou leur produit, pour la mise à exécution des contrats annexés ; et les contrats déjà conclus par la Compagnie du Grand Tronc à l'effet de pourvoir au dépôt mentionné dans les contrats annexés, et le gage de certaines actions et valeurs de la Compagnie du Grand Tronc pour les fins ci-dessus, sont par le présent ratifiés et déclarés valables.

M. R. L. BORDEN : Il me semble que l'honorable ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) devait modifier cet article en retranchant le mot " peuvent " à deux ou trois endroits.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je propose :

Que le mot " peuvent " soit rayé aux lignes 20, 21 et 24.

L'amendement est adopté.

L'honorable M. FITZPATRICK. Je propose :

Que les mots suivants, dans l'article 2, soient supprimés : " et les contrats déjà conclus par la Compagnie du Grand Tronc à l'effet de pourvoir au dépôt mentionné dans les contrats annexés, et le gage de certaines actions et valeurs de la Compagnie du Grand Tronc pour les fins ci-dessus, sont par le présent ratifiés et déclarés valables."

Et qu'ils soient remplacés par les mots suivants :

Il est par le présent article décrété que la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc et ses directeurs sont depuis le huitième jour de mars 1904, et en vertu de la résolution adoptée par les actionnaires à la date susdite, autorisés à engager le crédit de la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc et à donner ses actions et garanties en nantissement dans le but de prélever le dépôt mentionné dans le contrat annexé.

L'honorable chef de l'opposition a donné avis de cet amendement. La raison qu'on en a donnée était que ce bill pourvoyait à la ratification d'un contrat qui n'avait pas été soumis à la Chambre et que cette dernière était appelée à le ratifier sans en avoir pris connaissance. Le but de l'amendement est de déclarer que depuis le 8me jour de mars dernier, la compagnie était autorisée à engager ses actions ou garanties pour se procurer le dépôt de $5,000,000 en cautionnement.

M. R. L. BORDEN: J'ai moi-même demandé que la fin de l'article 2 fût biffée, et le ministre de la Justice n'y voit pas d'objection. Je demande un certain délai pour

étudier le texte de l'amendement par lequel on veut remplacer les mots rayés.

L'honorable M. FITZPATRICK : C'est très bien ; laissons l'article en suspens.

M. R. L. BORDEN : J'avais proposé un autre amendement, qui devait être accepté, je crois. C'est celui-ci :

Que l'article 2 soit amendé en ajoutant après le mot " peuvent ", dans la première ligne, les mots suivants :

Sujet et conformément aux dispositions de l'Acte concernant le chemin de fer National Transcontinental et le présent acte.

L'honorable M. FITZPATRICK : Adopté.

L'amendement est adopté.

M. R. L. BORDEN : C'est tout ce que nous pouvons discuter dans le moment relativement à l'article 2, mais j'aurais quelques mots à dire concernant une autre question. Beaucoup d'ingénieurs et d'arpenteurs canadiens se sont plaints d'avoir été ignorés lors des travaux préliminaires que le Grand-Tronc-Pacifique a fait faire ; ils prétendent que ce travail a été confié à des Américains qui n'ont pas plus de titres qu'eux.

Le sujet de plainte est d'autant plus sérieux que la Compagnie du Grand Tronc, ou celle du Grand-Tronc-Pacifique, je ne sais laquelle, a fait faire des explorations à l'est de Winnipeg, c'est-à-dire dans la région que doit traverser la partie du chemin que l'Etat se charge de construire, et où les explorations sont censées devoir être faites par les soins du gouvernement. Si je ne me trompe, la plupart des membres de la Chambre ont eu connaissance de ces plaintes, et le gouvernement en a été saisi de la manière la plus formelle. Si ce que l'on a dit à ce propos est bien vrai, il me semble que le gouvernement devrait intervenir, ou du moins expliquer à la Chambre comment il se fait que les travaux d'explorations de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique et du chemin de l'Etat sont confiés à des citoyens américains plutôt qu'à nos ingénieurs canadiens qui sont tout aussi aptes à les accomplir. Naturellement, j'ignore jusqu'à quel point ces plaintes sont corroborées par les faits. Néanmoins, la question est assez importante pour que le gouvernement nous donne des explications. Si nous avons au Canada des hommes aussi aptes que les Américains à faire ces sortes de travaux, je ne vois pas de raison pour qu'on fasse la sourde oreille à leurs réclamations et qu'on les contraigne à gagner leur vie en se livrant à d'autres occupations tandis que ces compagnies font exécuter les travaux en question par des ingénieurs américains, et cela, bien qu'il existe aux Etats-Unis une loi interdisant aux Canadiens d'y aller travailler en vertu d'un contrat ou engagement, et bien que, aussi, nous ayons voté une loi de ce genre dans le but d'assurer une protection analogue aux citoyens de notre pays. Je demanderai donc au gouvernement s'il a été saisi de ces plaintes, s'il a fait procéder à quelque enquête, si les plaintes sont fondées et, si elles le sont, de s'expliquer et nous dire de quelle façon il compte remédier à cet état de choses ?

Sir WILFRID LAURIER : La Chambre a été saisie ces jours derniers de la question dont vient de parler mon honorable ami. Certaine association d'ingénieurs nous a adressé une circulaire dont il a été distribué un nombre considérable d'exemplaires aux membres de cette Chambre, si je ne me trompe. Après avoir reçu cette circulaire, nous nous sommes adressés au gérant de la Compagnie du Grand Tronc, M. Hays, qui a nié de la façon la plus formelle les assertions qui y sont faites. Dans une lettre qu'il m'écrivit à ce sujet, M. Hays m'affirma que plus de 97 pour cent des équipes d'explorateurs actuellement au service du Grand Tronc sont composés de citoyens canadiens et de sujets britanniques, tandis que les Américains n'y figurent que pour moins de 3 pour cent. Cette lettre, je l'ai remise à mon honorable collègue du Travail, qui a échangé d'autre correspondance à ce sujet avec M. Hays et qui est mieux que moi, je crois, en situation de fournir de plus amples renseignements sur la question.

Sir WILLIAM MULOCK : Lorsque j'ai vu que mon honorable ami voulait soulever cette question, j'ai demandé qu'on apportât la liasse de la correspondance échangée sur cette question jusqu'à ce jour. Mon honorable ami voudra bien laisser la question en suspens l'espace de quelques instants, d'ici à ce que la correspondance me soit parvenue. La lecture que j'en donnerai fera voir quelle a été l'attitude du gouvernement et quelle est vraiment la situation en ce qui concerne cette affaire.

Sir WILFRID LAURIER : Nous pourrons revenir sur la question dès que la correspondance sera ici.

M. R. L. BORDEN : Le ministre du Travail n'a peut-être pas oublié que j'ai demandé copie de la correspondance.

Sir WILLIAM MULOCK : L'ordre n'a été voté que mercredi ou jeudi.

M. R. L. BORDEN : Je ne veux pas donner à entendre qu'on a trop tardé à me la fournir. Je veux tout simplement dire que, dans les circonstances, on ferait peut-être bien de produire la correspondance sous le plus bref délai possible.

L'article 2 reste en suspens.

Article 3—traités autorisés entre la Compagnie du Grand Tronc et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

M. BLAIN : Je propose en amendement que les mots suivants soient ajoutés à cet article :

Toute convention de la sorte est assujettie à l'approbation du Gouverneur en conseil des ministres, et une copie certifiée conforme de

telle convention, sera déposée au secrétariat d'Etat.

Cet article comporte une importante concession en faveur de la compagnie, concession au sujet de laquelle il me semble que le gouvernement devrait nous fournir de plus amples explications. Lorsque, à la dernière session, la Chambre fut appelée à étudier les stipulations du premier contrat, le ministre des Finances affirma qu'une partie des $45,000,000 d'actions resterait entre les mains du gouvernement à titre de garantie de l'exécution du contrat. C'est tout autre chose qu'on nous demande aujourd'hui, puisque, en retour de l'aide qu'elle accordera à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, la Compagnie du Grand Tronc aura droit de recevoir le capital-actions du Grand-Tronc-Pacifique. Voici la disposition qui porte sur ce point :

Et la Compagnie du Grand Tronc peut recevoir et prendre en considération totale ou partielle qui doit lui être donnée aux termes de tout traité semblable des actions du capital-actions de la Compagnie du Pacifique pour le montant et aux termes dont il peut être convenu.

Cette disposition confère de grands pouvoirs aux deux compagnies qui, aux yeux du public, n'en forment qu'une seule. Nous n'avons pu déterminer le gouvernement à faire en sorte que le Grand Tronc liât son sort à celui de la nouvelle compagnie en ce qui concerne la mise à exécution du contrat. Par le présent amendement, nous voulons que les deux compagnies fassent approuver par le Gouverneur en conseil des ministres les traités qu'elles pourront conclure entre elles à la faveur de l'article 3 du premier contrat. Cette condition me semble fort raisonnable Que cet article 3 fût assez avantageux pour le Grand-Tronc-Pacifique, c'est ce que l'opposition s'est chargée de faire voir l'année dernière, et nous tenons maintenant à ce que nul traité n'intervienne entre les deux compagnies—qui n'en font qu'une seule, en fin de compte—sans que le Gouverneur en conseil l'ait préalablement jugé d'intérêt public. Ne l'oublions pas, M. l'Orateur, le siège social de la Compagnie du Grand Tronc se trouve en Angleterre. Le Grand-Tronc-Pacifique y pourrait fort bien déléguer un représentant, et les deux compagnies pourraient conclure un traité sans l'assentiment et à l'insu du gouvernement. Celui-ci devrait, ce me semble accepter cet amendement. Je ne conçois pas que le premier ministre et ses collègues consentent à ce que le Grand-Tronc-Pacifique soit autorisé à traiter avec le Grand Tronc sans qu'il soit stipulé que les conventions ainsi arrêtées devront d'abord recevoir l'assentiment du Gouverneur en conseil des ministres. Cette question ayant été pleinement débattue l'année dernière et même depuis l'ouverture de la présente session, je n'entends pas y attarder davantage le comité ; je dois dire, cependant, que le ministre des Chemins de fer devrait être à son siège pour nous fournir toutes les explications nécessaires en une matière aussi importante.

Le très honorable leader du gouvernement a exposé les objets divers du contrat supplémentaire d'une manière tout à fait élégante; il s'est efforcé de créer l'impression qu'il n'y a guère de différence entre les deux traités. Cependant, si on les examine d'un peu près, on découvre le fardeau énorme des responsabilités et des charges que le gouvernement fait peser sur le peuple canadien, et cela, parce qu'il a eu la faiblesse de ne pas contraindre le Grand-Tronc-Pacifique à se conformer au contrat passé l'an dernier. Je tiens à éviter toute violence de langage, sans quoi je dirais qu'il est honteux pour le gouvernement de permettre au ministre des Chemins de fer d'aller et venir comme il fait sans paraître porter le moindre intérêt à cette importante entreprise qui doit relever de son ministère et qui va faire peser de si lourdes charges sur le peuple canadien. On a dit du présent cabinet qu'il est composé d'hommes entendus aux affaires, et pour le prouver, on se plaisait à signaler la présence d'un cultivateur au poste de ministre de l'Agriculture; il y a donc lieu de présumer que le nouveau ministre des Chemins de fer doit sa nomination à ce qu'il est versé dans les questions qui se rapportent aux chemins de fer. Si l'ex-ministre des Chemins de fer a blâmé le gouvernement d'avoir conclu ce traité, son successeur ne marche pas absolument sur ses traces, mais il ne semble pas porter le moindre intérêt à la question; il estime évidemment que ce n'est pas la peine qu'il dise que les changements projetés sont ou ne sont pas d'intérêt public. Lorsque le gouvernement exposera sa politique au peuple, il lui sera assez difficile, ce me semble, d'expliquer l'attitude étrange de son ministre des Chemins de fer. Celui-ci devrait nous dire ce qu'il pense de l'amendement que j'ai proposé, mais il est muet comme une tombe. J'ai bon espoir, cependant, que le peuple ne sera guère satisfait de son attitude silencieuse.

L'honorable M. FITZPATRICK : En y regardant d'un peu plus près, mon honorable ami remarquera que le présent article 3 n'est en aucune façon nécessité par les stipulations du nouveau contrat. Il a pour seul objet de mettre le Grand Tronc en situation de se conformer à certaines stipulations du premier contrat. Ainsi, le Grand Tronc est tenu d'obtenir l'approbation du Grand-Tronc-Pacifique. De plus, le Grand Tronc est obligé de prendre une certaine partie du capital-actions du Grand-Tronc-Pacifique, et le présent article autorise le Grand Tronc à recevoir ces actions-là. Le Grand Tronc assume encore d'autres obligations. Ainsi, le Grand-Tronc-Pacifique a dû fournir un cautionnement de $5,000,000 avant que la compagnie fût complètement organisée, avant que ses actions fussent émises, avant même que rien ne

fût fait. La compagnie se trouvait donc dans la nécessité de trouver les fonds nécessaires pour se conformer aux stipulations du contrat. Ces fonds, elle se les procurera grâce au concours du Grand Tronc, et elle n'aurait pu se les procurer autrement. De plus, tant que dureront les travaux de construction, la compagnie devra pourvoir aux finances de l'entreprise. D'après le premier contrat, le gouvernement n'est pas tenu d'aider la compagnie tant que les travaux de construction ne seront pas terminés. Le gouvernement peut lui accorder de l'aide, mais rien ne l'y oblige. Tant que les travaux de construction ne seront pas terminés, il faudra pourvoir aux finances de l'entreprise, et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique aura besoin d'aide; or, le présent article a pour objet de mettre le Grand Tronc en situation de venir en aide à la compagnie.

Je suis d'opinion que l'on devrait accepter une partie de l'amendement proposé par l'honorable député : celle-ci où il est dit que copie des traités devra être remise au secrétaire d'Etat. De cette façon, le pays saurait à quoi s'en tenir sur la teneur et la nature même de ces traités. Mais il n'est pas nécessaire d'exiger qu'ils soient préalablement approuvés par la Gouverneur en conseil des ministres. Nul avantage ne saurait résulter d'une telle condition. Mon honorable ami voudra bien remarquer qu'en vertu des dispositons de l'Acte des compagnies par actions, le capital versé peut servir à l'acquisition de biens immobiliers qui peuvent être détenus pour les fins d'une compagnie, et que s'il est émis des actions dans ce but, les conventions relatives à cette émission doivent être déposées entre les mains du secrétaire d'Etat. Il n'existe pas de disposition spéciale portant ratification de ces traités ou conventions ; mais, pour la commodité du public en général, les traités doivent être déposés au secrétariat d'Etat. J'accepterai donc l'amendement en ce qu'il a de commun avec la loi en question.

M. BLAIN : Le ministre dit que le gouvernement est prêt à accepter la partie la moins importante de mon amendement ; mais pour ce qui est de la partie essentielle, de celle qui nous touche de plus près, il n'en veut pas——

M. FITZPATRICK : Il me semble que la dernière partie en est fort importante.

M. BLAIN : Quel reproche le ministre peut-il bien faire à mon amendement ? Au moment où nous sommes à etudier la question des traités à intervenir entre les deux compagnies, il importe de ne pas oublier que la vieille Compagnie du Grand Tronc est déjà fortement endettée envers le Canada. Jetez un coup d'œil sur le dernier rapport annuel de cette compagnie, vous y verrez que le gouvernement lui a déjà fait une avance de £3,111,500, ce qui, avec les intérêts accumulés depuis cinquante ans, représente environ $50,000,000 que cette compagnie doit au gouvernement canadien. Telle est la mesure des intérêts que nous avons dans la vieille Compagnie du Grand Tronc. La nouvelle compagnie est sur le point de faire peser sur nous de lourdes charges. Les deux compagnies pourront, à la faveur du présent article, établir des conventions entre elles ; elles pourront conclure un traité qui durera peut-être un mois et modifier ensuite leurs conventions sans le consentement et à l'insu du parlement canadien. Je demanderai au ministre quelles sont les raisons qui le portent à s'opposer à ce que les traités à intervenir entre les deux compagnies soient soumis à l'approbation du Gouverneur en conseil des ministres ?

M. FITZPATRICK : Il ne s'agit ici que de conventions purement administratives auxquelles nous n'avons rien à voir. Mon honorable ami (M. Blain) vient d'avouer lui-même qu'elles ne seront que provisoires et ne dureront peut-être même pas un mois.

M. BLAIN : Mais la compagnie est sur le point de céder son capital-actions.

M. FITZPATRICK : Nous nous occuperons de cela lorsque nous serons arrivés à un autre amendement. Il est absolument nécessaire que cette compagnie soit en mesure de disposer de ses actions. Si elle ne l'est pas, je ne vois pas comment elle pourra pourvoir aux finances de l'entreprise. Où prendra-t-elle l'argent nécessaire ? Elle nous a déjà fourni un cautionnement de $5,000,000 dont elle devra couvrir le montant au moyen des fonds provenant de la vente des actions. Elle n'a pas et n'aura pas d'actif disponible. Il lui faudra pourtant garnir le chemin d'un matériel roulant d'une valeur de $20,000,000. Où prendra-t-elle l'argent nécessaire ? Il lui faudra trouver de l'argent pour exercer les pouvoirs qui lui sont conférés par son acte d'institution civile.

M. BARKER : Le ministre de la Justice a dit, si je ne me trompe, que l'insertion de cet article n'est en aucune façon la conséquence de l'une quelconque des modifications apportées au contrat. Cela étant, j'aimerais savoir quel besoin on avait d'ajouter quoi que ce fût à l'article 7 de la loi votée l'an dernier. Cet article permettait au Grand Tronc d'acquérir, posséder, garantir et donner en nantissement des actions, obligations, débentures ou autres valeurs de la compagnie, et d'en disposer. Qu'avait-on besoin d'insérer de nouvelles dispositions dans le présent bill ? Le ministre devrait, ce me semble, nous fournir de plus amples explications.

M. FITZPATRICK : Il vaudra peut-être mieux que j'invite l'honorable député (M. Barker) à m'indiquer sous quel rapport le présent article va plus loin que la loi votée l'an dernier. Il me semble que nous ne

faisons que modifier les pouvoirs conférés à la compagnie l'année dernière.

M. BARKER : C'est à peu près ce que je veux établir. On devrait cesser de modifier ainsi les lois d'année en année. Si l'on n'a pas d'autre but que celui qu'on poursuivait l'année dernière, qu'a-t-on besoin de modifier la loi ?

M. FITZPATRICK : La seule différence qui existe entre le présent article et l'article correspondant de la loi votée l'an dernier réside dans les dernières lignes : " La Compagnie du Grand Tronc, peut recevoir et prendre à titre de considération totale ou partielle. . . . des actions du capital-actions de la Compagnie du Pacifique." La loi de l'année dernière confère ce pouvoir à la Compagnie du Grand Tronc, mais celle-ci trouve le nouveau texte préférable, et nous n'y voyons nul inconvénient.

M. BARKER : C'est bien ce que je pensais. Je m'imagine maintenant comment on a dû procéder pour faire insérer cet article. Cet article 7, nous l'avons longuement discuté l'année dernière ; nombre de députés de la gauche ont fait observer que la Compagnie du Pacifique pourrait fort bien, à la faveur de sa charte et de certaines dispositions de l'Acte du chemin de fer Transcontinental National, céder à la Compagnie du Grand Tronc, à titre d'actions libérées, tout ou partie de son capital-actions sans rien recevoir en retour, et cela, en considération de certains privilèges accordés par le Grand Tronc ou de ce qu'il plaira aux deux compagnies de considérer comme des privilèges. Mais le premier ministre répudia cette manière de voir. A l'entendre, c'était chose insensée de prétendre que le Grand Tronc ne paierait pas la pleine valeur des actions. Nous n'avons pas pu comprendre comment le Grand Tronc pourrait acheter au prix courant du marché des actions qui n'auraient jamais été offertes en vente. Mais le premier ministre n'en avait pas moins déclaré solennellement que le Grand Tronc devrait payer les actions. De là venait l'embarras.

Cette déclaration a dû mettre les directeurs du Grand Tronc dans une assez fausse situation ; c'est pour cela qu'ils sont venus demander l'insertion de cet article qu'ils ont fait suivre des quelques lignes où ils se font autoriser à prendre et accepter des actions en considération de certaines garanties qu'ils doivent accorder—de ce qu'il entrait dans leur intention de faire l'an dernier. La déclaration du premier ministre fit craindre au Grand Tronc de se trouver dans une mauvaise situation en détenant les actions, il s'épouvanta à l'idée que le parlement du Canada pourrait l'obliger, tout comme le souscripteur ordinaire, de payer le plein montant des actions qu'il prendrait. Dans la correspondance déposée sur le bureau de la Chambre on voit que sir Charles Rivers-Wilson a fait observer qu'il importait de déterminer les conditions dans lesquelles le Grand Tronc devait se porter acquéreur de ces actions-là. Il n'a pas été établi de conventions sous ce rapport—nous nous en sommes enquis à maintes reprises —mais il ressort de la correspondance que l'établissement de ces conditions était chose essentielle. Or, ces conditions seront clairement déterminées par ce petit bout d'article d'apparence inoffensive et qui, à en croire l'honorable ministre de la Justice, ne se rapporte qu'à de simples " conventions administratives " à établir entre les deux compagnies, conventions par lesquelles on disposera de $45,000,000 d'actions, et auxquelles, dit le ministre, nous n'avons rien à voir. Aussi bien, pourquoi le gouvernement se préoccuperait-il de ces sortes de traités grâce auxquels il sera porté pour $45,000,000 de capital versé au débit de cette compagnie ?

Eh bien, monsieur le président, je crois que l'honorable député de Peel (M. Blain) a été bien inspiré en proposant cet amendement. Nous ne comptons pas, la majorité des membres de cette Chambre étant contre nous, empêcher l'adoption de cet article ; mais nous prétendons que le gouvernement devrait savoir au juste combien de millions les traités dont il s'agit ici devront faire passer de la caisse du Grand-Tronc-Pacifique à celle de la Compagnie du Grand Tronc, et qu'il ne devrait pas permettre que ces traités soient conclus sans son autorisation. Il y va de l'intérêt public, et le gouvernement devrait se préoccuper de cette question ; on devrait, si cela devenait nécessaire, le contraindre à voir à ce que ces deux compagnies n'établissent pas de conventions préjudiciables à la population, car c'est elle qui, tôt ou tard, devra payer, sous forme de tarifs de transport, les dividendes qu'on retirera de ces actions. A quoi serviront ces $45,000,000 d'actions si ce n'est à produire des dividendes ? L'honorable ministre dit qu'il faudra les vendre afin de faire certaines choses. Comment les vendrait-on s'il ne devaient pas rapporter de dividendes ? Et qui pourrait établir une ligne de démarcation au sujet des dividendes ? D'après l'acte d'institution civile de la compagnie, il s'agit ici de capital payé, c'est-à-dire d'actions dont on a payé cent sous pour chaque dollar valant. Le Grand Tronc aura mis la main sur ces actions sans bourse délier, mais simplement pour avoir garanti $15,000,000 d'obligations. Il les vendra ensuite, et où iront les produits de la vente ? Dans les coffres de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ? Non pas, dans la caisse du Grand Tronc. Ces actions appartiendront au Grand Tronc, et lorsqu'il les aura vendues, le produit de la vente sera versé à sa caisse et non à celle du Grand-Tronc-Pacifique. Voilà le genre de " conventions administratives " que ces messieurs de la droite autorisent les deux compagnies à établir. Le Grand Tronc pourra se servir du produit

de la vente des actions pour payer des dividendes à ses actionnaires. L'argent qu'il se procurera de cette façon sera bien à lui. De cela, nul ne peut douter. Les actions que le Grand Tronc vendra lui appartiendront, et le produit de la vente ira dans ses coffres. L'honorable ministre est-il d'opinion qu'après avoir acquis ces actions et les avoir vendues, qu'après avoir vendu son bien et en avoir encaissé la valeur, le Grand Tronc consacrera cet argent à la construction d'embranchements ou à l'achat de navires pour le compte du Grand-Tronc-Pacifique ? Non, il le fera servir à ses propres fins parce qu'il lui appartiendra en propre, et ce n'est qu'en matière de défaite qu'on allègue que le produit de la vente des actions devra servir à l'accomplissement d'une partie quelconque des travaux dont il s'agit ici.

L'honorable M. FITZPATRICK : Bien que l'honorable député (M. Barker) connaisse le présent contrat, celui de l'année dernière ainsi que l'acte d'institution civile de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique jusque dans leurs moindres détails, cela ne l'empêche pas de venir affirmer ici de propos délibéré que la Compagnie du Grand Tronc acquerra ou se fera remettre ces actions sans qu'elle ait un seul dollar à payer. Il se prétend assez renseigné pour savoir que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a effectué un dépôt de $5,000,000 à titre de garantie de la mise à exécution du contrat. Où la compagnie a-t-elle pu prendre cet argent-là ? Comment aurait-elle pu le prendre à même son actif ? N'a-t-il pas été nécessairement fourni par le Grand Tronc ? Pour ce qui est de la construction du chemin, nous estimons—et la gauche n'a pas encore démontré que nous nous trompons—que la compagnie devra fournir un outillage représentant une valeur de $20,000,000. Où prendra-t-elle cette somme ? Si l'émission d'obligations ne doit pas prendre plus qu'il ne faut pour pourvoir aux frais de construction —je parle ici des obligations dont il sera émis pour $50,000 par mille de la section des montagnes et pour $20,000 par mille de la section des prairies—et si, comme l'ont affirmé certains députés de la gauche, la première émission garantie par le gouvernement ne produit pas plus de 90 cents pour chaque dollar, combien devra rapporter la deuxième émission qui sera garantie par le Grand Tronc ? Y a-t-il lieu de présumer qu'elle rapportera plus de 80 cents ? Comment fera-t-on pour parfaire le montant requis si on ne met à contribution le capital même de la compagnie ? Où prendra-t-on l'argent dont on aura besoin pour pourvoir, par exemple, aux installations de tête de ligne ainsi qu'aux milliers de milles d'embranchements que la compagnie devra faire construire ? Où prendra-t-elle cet argent si ce n'est à même son capital-actions de $45,000,000 ? Etudiez ce contrat à la lumière de l'acte d'institution civile de la compagnie qui fixe à $45,000,000 le chiffre du capital-actions et vous verrez que ce capital, dussent même les actions se vendre au pair, n'est pas suffisant pour permettre à la compagnie d'atteindre les fins pour lesquelles elle fut instituée. De quelque considération que jouisse en cette Chambre l'honorable député, cela ne l'empêche pas de faire des assertions que démentent quelque peu les faits. Qu'il jette un coup d'œil sur l'article 11 ? il y verra que la compagnie n'est pas autorisée à rien donner, qu'elle n'a pas le droit de disposer de son capital-actions sans rien recevoir en retour pour chaque dollar qu'elle donnera. L'énoncé de l'honorable député est en contradiction absolue avec l'article 11 de l'acte d'institution civile de la compagnie. Et quelle est donc la teneur de cet article ? La loi générale relative aux chemins de fer dispose que le capital doit être souscrit et payé en entier. Cela étant, la compagnie ne pourra disposer du sien qu'en la manière prévue à l'article 11, lequel se lit comme suit :

> Les directeurs de la compagnie élus par les actionnaires peuvent constituer et émettre à titre d'actions libérées des actions de la compagnie, souscrites ou non, et ils peuvent attribuer et remettre en paiement d'outillage, matériel roulant, docks, élévateurs, quais, entrepôts, bateaux ou navires, ou matériaux de tout genre, ou en considération de droits, pouvoirs et privilèges acquis et aussi pour les créances des entrepreneurs et des ingénieurs, tel montant d'actions ordinaires qui sera une compensation légitime et raisonnable pour les biens achetés ou pour les droits, pouvoirs et privilèges acquis ou pour services rendus comme ci-dessus, autres que les services de promoteurs.

A l'exception des mots " droits, pouvoirs et privilèges acquis ", la rédaction de cet article est, jusqu'aux mots " entrepreneurs et ingénieurs ", absolument semblable à celle de l'article correspondant de la loi restée en vigueur jusqu'à l'an dernier. Cet article n'autorise pas la compagnie à se dessaisir de ces actions sans compensation, de sorte que si le présent article 3 lui confère le droit de s'en dessaisir moyennant une compensation autre qu'une compensation pécuniaire, je prétends que pour se conformer aux dispositions de la loi que lui confère l'institution civile et remplir les obligations stipulées au contrat, la compagnie devra nécessairement, si on ne lui paie pas en espèces le plein montant de ses actions, obtenir une compensation équivalant au pair de ces mêmes actions.

M. BARKER : Après avoir prêté l'attention la plus suivie aux observations de l'honorable ministre de la Justice, j'en viens à la conclusion que le président de la Compagnie du Grand Tronc ne connaissait pas la question lorsqu'il adressa la parole à l'assemblée de ses actionnaires, ou bien les remarques de mon honorable ami ne concordent pas du tout avec celles de sir Charles Rivers-Wilson. Voyons plutôt ce qu'a dit ce dernier au sujet de ces $45,000,000 d'actions.

Après avoir mentionné certaines obligations de peu d'importance assumées par la Compagnie du Grand Tronc , il ajouta :

Je ne dois pas oublier de dire qu'en échange de l'appui que nous vous demandons d'accorder au Grand-Tronc-Pacifique le chemin de fer du Grand Tronc conservera un intérêt prépondérant dans cette compagnie et sera détenteur de toutes les actions ordinaires, s'élevant à $25,000,000, ou £5,000,000.

Et il continue :

Je ne puis dire avec précision la valeur future de cette garantie, ni quand elle acquerra une valeur appréciable, mais il faut tenir compte du développement rapide et certain du Nord-Ouest, d'un côté, et de l'autre, les résultats avantageux obtenus.

L'honorable ministre de la Justice dit que ces $25,000,000 d'actions devront être détenues par la Compagnie du Grand Tronc dans le but de prélever les fonds dont on aura besoin pour construire le Grand-Tronc-Pacifique, tandis que, de son côté, sir Charles Rivers-Wilson établit clairement que la Compagnie du Grand Tronc recevra ces mêmes actions à titre de compensation pour certaines obligations peu onéreuses qu'elle consent à s'imposer. Suivant mon honorable ami, la compagnie ne devra se dessaisir de ces actions que si elles lui sont payées en espèces, et il se donne la peine de nous expliquer que les espèces pourront être remplacées par une compensation équivalente. Le projet de loi qui nous occupe en ce moment—et je pourrais me borner à appeler l'attention du ministre de la Justice sur l'article 3 du présent bill—confère précisément au Grand Tronc le pouvoir qu'il recherche, c'est-à-dire celui d'obtenir ces $25,000,000 d'actions à titre de compensation pour la garantie qu'il donnera à certaines obligations de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et pour d'autres concessions peu importantes qu'il fera en faveur de cette dernière. L'article 3 se lit comme suit :

3. Les directeurs de la Compagnie du Grand Tronc peuvent, à toute époque et aussi souvent qu'ils le jugent nécessaire, conclure un ou des traités avec les directeurs de la Compagnie du Pacifique relativement à la manière et aux termes auxquels la Compagnie du Grand Tronc doit ou peut aider la Compagnie du Pacifique à mettre à exécution les contrats annexés, et aussi relativement à la considération à donner à la Compagnie du Grand Tronc par la Compagnie du Pacifique aux termes de tout pareil traité, et ils peuvent garantir les obligations, débentures ou autres valeurs de la Compagnie du Pacifique, et rendre à cette dernière tels autres services dont il peut être convenu, et la Compagnie du Grand Tronc peut recevoir et prendre à titre de considération totale ou partielle qui doit lui être donnée aux termes de tout traité de ce genre, des actions du capital-actions de la Compagnie du Pacifique pour le montant et aux termes et conditions dont il peut être convenu.

Grâce aux dispositions de cet article, il sera loisible au Grand Tronc de conclure avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique un traité qui, de l'aveu même de sir Charles Rivers-Wilson, lui permettra de s'emparer des $25,000,000 d'actions à titre de compensation pour la garantie qu'il aura accordée aux obligations de la compagnie. Le ministre de la Justice a jugé à propos d'étayer son argumentation sur l'article 11 de l'acte d'institution civile du Grand-Tronc-Pacifique, qui confère à cette compagnie le droit de se dessaisir de ses actions moyennant une compensation de même nature que celle que prévoit l'article 3 du présent bill. Il lui était bien inutile de se donner la peine de nous dire que ces $25,000,000 d'actions devront se vendre tel ou tel prix ; elles seront données au Grand Tronc à titre de compensation, ainsi que l'a dit sir Charles Rivers-Wilson, pour la garantie qu'il accordera aux obligations de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Comme l'a dit le président du Grand Tronc, il est difficile de prévoir quelle sera la valeur future de ces actions, mais cette compagnie pourra en mettre une partie sur le marché lorsqu'elle jugera l'occasion favorable et en déposer le produit dans sa caisse.

L'amendement proposé par mon honorable ami de Peel porte que tout traité à intervenir entre les deux compagnies relativement à ces $25,000,000 d'actions devra être préalablement approuvé par le Gouverneur en conseil des ministres ; cet amendement a sa raison d'être, il est susceptible de sauvegarder les intérêts du pays et me semble aussi bien inspiré que possible. Suivant l'honorable ministre de la Justice, il ne s'agit, dans cette question des actions, que de simples " conventions administratives ", mais ces conventions ont une importance vitale pour les producteurs canadiens, et grâce à elles on fera un jour ou l'autre peser sur le peuple le fardeau de ces $45,000,000, on lui fera payer les dividendes que l'on compte retirer de ces actions, et ce sont les producteurs du pays qui seront appelés à verser les sommes qui seront distribuées sous forme de dividendes.

M. CLANCY : M. le président, je désire appeler l'attention de l'honorable ministre de la Justice sur ce que sir Charles Rivers-Wilson répond au discours qu'il vient de prononcer. Ses conclusions diffèrent absolument de celles que mon honorable ami a tirées cet après-midi. Ce qu'il dit aux actionnaires du Grand Tronc ne ressemble pas du tout à ce que l'honorable ministre nous a raconté cet après-midi. Voici quelques-unes des observations faites par sir Charles Rivers-Wilson à la suite de l'amendement proposé par M. Allen :

Je ne donnerai qu'un exemple de l'inexactitude de ses critiques.

Il ne craint pas d'affirmer que les engagements de la Compagnie du Grand Tronc représenteront 9 millions de livres sterling, dont trois millions pour les garanties, cinq millions pour le matériel roulant et un million pour le cautionnement. Les trois millions de livres sterling, pour les garanties constituent cer-

M. BARKER.

tainement une servitude, et vont contribuer, ainsi que je l'ai fait remarquer, à grossir le passif de la Compagnie du Grand Tronc. Quant aux cinq millions pour le matériel roulant,—il s'agit plutôt de trois millions,—le Grand Tronc n'a rien à faire avec cela. Ce matériel roulant sera fourni par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et, ainsi que le directeur général va vous l'exposer, toutes les dispositions sont prises pour que ce soit un syndicat qui se charge de la chose. Vous pouvez dons retrancher tout cela, et dire quatre millions. Quant au million sterling pour le cautionnement, il ne vous en coûtera pas un seul sou.

Maintenant, je prie l'honorable ministre de la Justice de faire accorder la déclaration qu'il a faite tantôt, à savoir : qu'on avait besoin du capital-actions, premièrement pour effectuer le dépôt, et ensuite pour acquérir le matériel roulant, avec celle du président du Grand Tronc qui, lui, dit qu'il n'y a pas un mot de vrité au fond de cette affirmation. Il est tout à fait surprenant qu'il ait fait une déclaration semblable lorsque le président du Grand Tronc, dont il plaide la cause cet après-midi, lui dit qu'il n'a pas besoin des actions pour cet objet. Le pays aura quelques difficultés à concilier l'affirmation d'un homme qui doit être au courant des choses, d'un homme bien renseigné, d'un homme enfin qui, à moins qu'il ne joue un rôle faux, dit les choses telles qu'elles sont, avec l'assertion du ministre de la Justice. Le pays comprendra la différence entre la position prise par le ministre de la Justice et celle prise par le Grand Tronc, telle qu'exposée par son président, qui connaît tout: les plans, les rapports entre les deux compagnies, la manière dont on se procurera le matériel roulant et dont on effectuera le cautionnement ;—et qui nous dit que la responsabilité de la compagnie s'élève, pour toutes fins pratiques, à $15,000,000 et qu'il n'y a pas de responsabilité au delà de ce chiffre. Un de mes confrères me rappelle que les $5,000,000 ne sont détenus que pendant l'époque de la construction, et le ministre le la Justice sait parfaitement bien que le gouvernement a conclu un arrangement avec le Grand Tronc, de bonne foi, j'espère, pour l'aider à garantir les obligations provisoires pendant la période de la construction. Le gouvernement négociera toute l'affaire, et néanmoins le ministre de la Justice dit que pour se procurer l'argent affecté au paiement de l'intérêt sur les obligations garanties par la Compagnie du Grand Tronc, celle-ci n'a pas besoin de vendre ses obligations. Mais le ministre de la Justice n'a pas dit que le Grand Tronc ne peut pas, s'il le juge à propos, vendre ses obligations et encaisser l'argent. Je laisse au pays le soin de juger entre les affirmations faites par le ministre de la Justice pour défendre le Grand Tronc et celles de sir Charles Rivers-Wilson, qui sont exactement le contraire de ce que dit le ministre de la Justice.

L'honorable M. FITZPATRICK : J'ai une une tâche assez ardue en essayant de perfectionner ce contrat et la législation qui s'y rapporte, sans prendre sur moi la tâche de défendre le président du Grand Tronc. Je n'ai aucune mission dans ce sens. L'honorable député (M. Clancy) dit le contraire et nous savons qu'il ne dit jamais des choses qui ne sont pas vraies et qui ne sont pas à sa connaissance personnelle. Dans tous les cas, en autant que je suis au courant de mes propres affaires je ne suis pas chargé de la défense du président du Grand Tronc.

M. CLANCY : Je n'ai pas dit que vous l'étiez.

L'honorable M. FITZPATRICK : J'ignore ce que l'honorable député a voulu dire, mais je sais ce qu'il a dit.

M. CLANCY : Si l'honorable ministre faisait mieux attention il saurait ce que je dis.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je n'ai rien à voir dans les déclarations de sir Charles Rivers-Wilson. On me jugera, et on jugera le gouvernement, non pas sur son exposé, à lui, mais sur notre législation. L'interprétation que sir Charles Rivers-Wilson donne au contrat laisse le contrat tel qu'il est, sans y ajouter ni en retrancher un iota. Si sir Rivers-Wilson a dans l'idée quelques-unes des choses que lui attribue l'honorable député, c'est son affaire et il peut donner suite à ses intentions que si le contrat le lui permet, mais pas autrement. L'honorable député (M. Clancy) dit que le gouvernement a l'intention le négocier les obligations pendant la période de construction.

Il est certain qu'il connaît les intentions du gouvernement, et je n'ai peut-être pas les mêmes facilités que lui pour en parler en connaissance de cause, mais en attendant je dois m'occuper de l'arrangement, je ne saurais prévoir ce qui sera fait ; je puis seulement constater ce que l'arrangement permet de faire.

M. CLANCY : Je ne veux pas dire que le ministre de la Justice est le défenseur attitré du Grand Tronc, mais je puis l'assurer qu'il ne saurait plaider sa cause avec plus de zèle s'il était l'avocat de cette compagnie. Son raisonnement signifie qu'il serait injuste envers le Grand Tronc de considérer cette matière à un autre point de vue que le sien. N'est-ce pas plaider la cause du Grand Tronc ? L'honorable ministre nie cela et je crois que sa dénégation est fondée, qu'il n'est pas l'avocat du Grand Tronc. Je n'ai pas dit qu'il l'était, mais en même temps son discours a été une défense du Grand Tronc et du président de cette compagnie, au lieu d'être une défense des intérêts canadiens.

M. R. L. BORDEN : Le ministre de l'Intérieur dans son discours sur la motion que la Chambre se constitue en comité sur ces résolutions, affirmait que quelqu'un avait prétendu que la Compagnie du Grand Tronc

donnerait pour rien treize millions des actions du Grand-Tronc-Pacifique, lesquelles, disions-nous, il obtiendrait pratiquement pour rien. Après avoir été repris sur ce point il disait :

L'assertion que la Compagnie du Grand Tronc recevrait une somme d'argent énorme mérite l'attention. Il y a pour $13,000,000 d'actions ordinaires.

L'honorable ministre a bien rapetissé le montant, car le Grand Tronc aura au moins pour $25,000,000 d'actions ordinaires, comme l'a déclaré son président. Il continue.

J'ai mis en évidence les obligations encourues par la compagnie. En premier lieu la Compagnie du Grand Tronc a garanti les obligations en seconde hypothèque. Elle s'est engagée dans un contrat que nous connaissons tous au sujet du transport ; elle est tenue de se procurer le capital d'exploitation, de faire, en temps utile, les renouvellements nécessaires, et en retour elle a $13,000,000 d'actions qui dans le temps n'ont aucune valeur quelconque.

Le ministre de la Justice devrait bien me montrer où se trouve l'obligation pour le Grand Tronc de fournir le capital d'exploitation et de faire les frais de renouvellement nécessaire.

M. FITZPATRICK : Excepté en autant qu'il lui est nécessaire de le réaliser au moyen des vingt-cinq millions de capital-actions qu'elle doit prendre. En admettant que les $20,000,000 seront entièrement pour le matériel roulant, alors il ne reste plus rien, excepté les $25,000,000 d'actions ; et je soutiens que la compagnie, n'ayant à sa disposition que le capital-actions, tout l'argent disponible pour le renouvellement de la voie doit provenir de ce capital-actions.

M. R. L. BORDEN : Le ministre de la Justice n'a pas réglé le point. Cet arrangement est très ingénieux. La Compagnie du Grand Tronc obtiendra les actions, comme l'a dit le président de la compagnie, en retour d'un certain appui qu'il prêtera au Grand-Tronc-Pacifique——

M. FITZPATRICK : Je m'explique très bien que d'autres orateurs aient discuté cette question au point de vue de ce que le président du Grand Tronc a dit. Mais j'ai parfaitement le droit de demander à l'honorable chef de l'opposition de la discuter au point de vue de l'arrangement.

M. R. L. BORDEN : Je consens volontiers à limiter la discussion aux termes de cet arrangement, et c'est ce que je fais. Voici ce qui en est : Sir Charles Rivers-Wilson et autres, au nom de la Compagnie du Grand Tronc représentant ladite compagnie, feront un marché avec sir Charles Rivers-Wilson et autres en qualité de directeurs et représentants de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Sir Charles Rivers-Wilson nous a dit non seulement dans son discours, mais dans une circulaire soigneusement préparée, aux actionnaires de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique :

Il est à remarquer que, en considération des garanties et de l'autre aide accordée au Grand-Tronc-Pacifique, la totalité des $25,000,000 d'actions ordinaires de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sera attribuée à la Compagnie du Grand Tronc.

L'autre aide à laquelle il fait sans doute allusion est le versement du dépôt de $5,000,000 et à ce sujet (et il cite de nouveau le compte rendu officiel de la réunion des actionnaires publié par le Grand Tronc lui-même), il dit :

Quant au cautionnement de un million, ce dépôt ne nous coûtera pas un sou.

Et il ne coûte pas un sou en effet, puisque d'après l'arrangement conclu avec le gouvernement, on ne reçoit ni on n'exige d'intérêt. Je le répète, voilà un arrangement très ingénieux. La Compagnie du Grand Tronc n'est pas partie contractante. Elle crée la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, elle garantie certaines obligations de cette compagnie et reçoit $25,000,000 de ses actions ordinaires. Le ministre de l'Intérieur, parlant au nom du gouvernement et avec l'autorité d'un ministre de la Couronne a déclaré qu'il était dans l'ordre régulier des choses que la Compagnie du Grand Tronc reçût des actions du Grand-Tronc-Pacifique, non pas au montant de $13,000,000, mais, comme il aurait dû dire, $25,000,000 et retirât de l'argent de ces actions, parce qu'il aurait besoin de cet argent pour faire certaines choses, y compris l'apport du capital d'exploitation et les frais de renouvellement nécessaire.

Ce ne sont pas des paroles en l'air. Ce sont les paroles pondérées d'un ministre de la Couronne parlant au nom du gouvernement, et nous avons le droit de savoir du ministre de la Justice ce que le gouvernement, parlant par la bouche du ministre de l'Intérieur entend dire par ces paroles. Je ne trouve dans le contrat aucune disposition de ce genre. Le ministre de l'Intérieur a-t-il parlé sans réfléchir ? On ne peut le soupçonner d'avoir voulu induire en erreur les représentants du peuple de ce pays ; néanmoins si vous ne pouvez pas trouver dans le contrat quelque chose de plus de ce que j'ai réussi à y découvrir moi-même, le langage dont il s'est servi est absolument trompeur. J'aimerais à savoir franchement si le ministre de la Justice peut se mettre d'accord avec le ministre de l'Intérieur ; et dans l'affirmative veut-il indiquer la clause du contrat ou un article de la loi qui oblige la Compagnie du Grand Tronc de remplir les obligations que lui attribue le ministre de l'Intérieur.

L'honorable M. FITZPATRICK : La seule réponse que je puisse donner à l'honorable chef de l'opposition est la suivante. C'est une nouvelle répétition de ce qui a déjà été dit plusieurs fois, mais je ne puis réellement pas l'exprimer autrement. Le capital-ac-

tions ordinaire de la compagnie est limité à $45,000,000. Si on admet notre manière d'interpréter le contrat il faudra prendre $20,000,000 des obligations ordinaires pour l'outillement. Reste $25,000,000. D'après l'arrangement ces $25,000,000 d'actions doivent être prises par la Compagnie du Grand Tronc dans le but de permettre à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de mener à bonne fin l'entreprise pour laquelle il a été créé—de prélever l'argent pour la construction du chemin, l'outillement supplémentaire, le renouvellement de la voie et ainsi de suite. Si ce capital-actions est accepté par la Compagnie du Grand Tronc et s'il doit servir à réaliser l'argent en vue de ces objets, cela implique que l'argent doit venir de la Compagnie du Grand Tronc. Voilà la seule explication que je puisse donner.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre doit s'apercevoir que ce n'est pas une explication du langage du ministre de l'Intérieur.

L'honorable M. FITZPATRICK : C'est peut-être une mauvaise explication, mais c'est la meilleure que je puisse donner.

M. R. L. BORDEN : Je ne doute pas que ce soit la meilleure explication que puisse donner l'honorable ministre. Mais le ministre de l'Intérieur a affirmé carrément que le Grand Tronc aurait le droit de disposer d'au moins $13,000,000 des actions ordinaires et d'en faire argent comme il voudrait, parce qu'il lui fallait de l'argent pour remplir certaines obligations indiquées dans le contrat. Or, je ne pense pas trouver ces obligations dans le contrat, et personne dans cette Chambre ne saurait les y trouver. Ce discours du ministre de l'Intérieur fut accueilli comme une défense remarquable du côté financier de son projet, et il contient deux ou trois obligations qui demanderont notre attention avant d'en finir. Celle que je viens de rappeler est une des plus remarquables, et si l'honorable ministre de la Justice ne peut pas l'expliquer, nous ferons mieux de nous adresser au ministre de l'Intérieur pour entendre sa version à lui. A moins de trouver explicitement ces obligations dans le contrat, (et personne ne peut les y découvrir), le ministre de l'Intérieur a eu tort d'apporter cette affirmation devant le parlement et devant le pays. L'exposé du ministre de l'Intérieur ne fait qu'accentuer celui que sir Charles Rivers-Wilson a adressé aux actionnaires de sa compagnie. Ce monsieur affirme sans réserve dans la circulaire dont j'ai lu des extraits, que ces actions devaient être cédées à la Compagnie du Grand Tronc en considération de la garantie et de l'autre aide accordées à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Le ministre de la Justice accepte cela et le justifie sur la raison que la Compagnie du Grand Tronc est obligée de faire un usage déterminé de cet argent. Je dis que la Compagnie du Grand Tronc n'est pas obligée d'affecter cet argent à un objet défini, mais tout cela ne prouve-t-il pas la nécessité de l'amendement proposé par l'honorable député de Peel ? Quelle est la situation ? Je viens de l'exposer il y a un instant. Certaines personnes, agissant en qualité de directeurs de la Compagnie du Grand Tronc font un accord avec eux-mêmes en qualité de directeurs de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique concernant une affaire de la plus haute importance pour le peuple du Canada, et nous demandons par cet amendement que cet accord soit au moins subordonné à l'approbation de l'Exécutif. Nous faisons cette demande parce que des autorités éminentes dans ce pays, respectées même par le gouvernement, ont déclaré que si ce capital-actions passe au Grand Tronc à titre gratuit, à l'exception de l'aide accordée sous forme de garantie et du versement du dépôt, plus tard, lorsque les actions seront entre les mains de porteurs de bonne foi qui les auront payées à quatre-vingt-dix ou peut-être au pair, il faudra maintenir des prix de transport assez élevés pour payer des dividendes sur ce capital-actions. Ce point ne saurait être révoqué, en doute. Chaque obligation et chaque action devraient être négociables à un prix aussi près du pair que possible. Il n'y a pas le moindre doute que l'intérêt public exige cela. Si on place ces valeurs à un prix nominal, comme par exemple en retour d'une garantie, les habitants de ce pays ne sont-ils pas grandement intéressés dans l'établissement des prix de transport, lesquels sont plus élevés à la suite de cette transaction ? Si le ministre de la Justice affirme que c'est une question d'intérêt particulier entre les deux compagnies, il oublie sûrement cette importante considération sur laquelle on a tant appuyé, et sur laquelle on ne saurait trop appuyer, si nous devons nous occuper des prix de transport que la compagnie sera en droit de demander à l'avenir de la commission des chemins de fer. Le ministre de la Justice n'est-il pas d'avis que lorsqu'on laisse cette affaire entre deux compagnies administrées par les mêmes directeurs, le gouvernement devrait exercer son contrôle sur les arrangements que les deux compagnies font entre elles au sujet du transport des actions. Cette proposition n'est-elle pas raisonnable ? Le ministre de la Justice peut-il la combattre ? S'il le peut, ne remettra-t-il pas la question à l'étude et ne consentira-t-il pas à la proposition raisonnable et modérée du député de Peel ?

M. MACLEAN: Permettez-moi de citer un exemple à l'appui du discours du chef de l'opposition. La Compagnie des tramways de Toronto a un capital-actions de $6,000,000. Les promoteurs de la compagnie n'ont pas payé un dollar de ce capital-actions et à présent le tramway marche depuis cinq heures du matin jusqu'à midi pour payer les dividendes sur ces actions majorées. Dans l'après-midi le tramway marche jusqu'à cinq heures

pour payer l'intérêt des obligations qui ont servi à le construire. Ensuite il marche jusqu'à minuit pour payer les salaires des employés. Mais la moitié du temps le tramway marche pour payer l'intérêt des actions surélevées. Si ces actions n'existaient pas, le prix du passage serait deux fois moins cher, ou la quote-part des profits de la ville serait d'autant plus élevée. Si on émet des actions, ce qu'elles rapportent doit être appliqué au chemin de fer ; c'est une question vitale d'intérêt public. Sans cela on surchargera inutilement le transport. Sur les chemins de fer en général le transport doit fournir de quoi payer les dividendes sur les actions majorées, les obligations et tout le reste, et si les produits des actions émises ne sont pas appliqués aux chemins de fer il en résulte une augmentation de charges dont le transport doit faire les frais.

M. R. L. BORDEN : Je crois sincèrement que l'honorable ministre de la Justice devrait donner les raisons qui s'opposent à l'acceptation de cet amendement, en autant que les arrangements relativement aux actions peuvent être préjudiciables à l'intérêt public. S'il ne s'agissait que des intérêts des deux compagnies seulement ; j'accepterais de bon gré le raisonnement de l'honorable ministre, mais il ne saurait nier que l'intérêt public est concerné là-dedans. Je lui pose maintenant la question s'il prétend, oui ou non, que les arrangements entre ces deux compagnies relativement aux conditions auxquelles le capital-actions du Grand-Tronc-Pacifique peut être passé au Grand Tronc, regarde l'intérêt public.

M. FITZPATRICK : A quel point de vue cet arrangement touche-t-il plus à l'intérêt public que l'arrangement dont il est question dans l'article 39 de la loi des chemins de fer qui peut être effectué dans des conditions semblables ?

M. R. L. BORDEN : Voilà probablement la meilleure réponse que l'honorable ministre peut donner ; mais ne s'aperçoit-il pas que par mesure d'intérêt public cette disposition a été rayée de l'acte général des chemins de fer ? Alors pourquoi l'insérer dans cet acte spécial ? Pourquoi donner à cette compagnie un avantage spécial sur les autres, dans ce sens alors que la disposition sur laquelle insiste l'honorable ministre a complètement disparu de la loi générale du pays.

M. FITZPATRICK : Je n'oserai affirmer la chose d'une manière absolue, mais je crois me souvenir qu'on trouve dans d'autres actes privés des dispositions semblables à celle de l'article 11. Je crois même qu'il en existe une dans un acte adopté pendant la présente session. La section 11, dans son ensemble, doit être interprétée dans le sens que la compagnie est obligée de céder ses actions pour du numéraire ou des valeurs équivalentes, autrement dit pour de l'argent. On trouve une disposition de même genre dans la législation des Etats-Unis. En Angleterre une compagnie à fonds social doit émettre ses actions pour se procurer des biens-fonds que la compagnie doit utiliser elle-même, et l'arrangement entre les directeurs et les propriétaires des biens-fonds, après qu'il est couché par écrit, est définitif.

Il existe une législation semblable aux Etats-Unis avec cette différence, que l'arrangement n'est pas définitif. Toute la question est ouverte et peut-être remise à l'étude. Je prétends que l'article 11 stipule qu'on doit donner une valeur *bona fide*, soit en espèces ou son équivalent, et ceci étant, je ne saisis pas ce que le gouvernement peut avoir à intervenir dans cet accord. L'opposition appuie fortement sur la considération que le Grand-Tronc-Pacifique est une entreprise dans laquelle le gouvernement est grandement intéressé, mais le gouvernement est grandement intéressé dans tous les chemins de fer construits au Canada. Il est vrai que le gouvernement garantit la première émission d'obligations du Grand-Tronc-Pacifique et est responsable de l'intérêt pendant plusieurs années, mais dans d'autres cas le gouvernement paye des primes et des subventions très élevés, sans rien recevoir en retour. De plus, quand il s'agit de compagnies de chemin de fer, le public est intéressé dans le tarif de transport. J'ai examiné soigneusement la loi des chemins de fer et les décisions qui s'y rapportent, et je n'ai rien trouvé pour justifier l'affirmation que j'entends répéter à tout instant qu'il faut tenir compte du capital-actions dans la réglementation du prix de transport. Cette théorie n'est appuyée sur aucune autorité, mais il est possible qu'elle ait une base quelconque, puisqu'elle a été exprimée par ceux qui ont étudié plus ou moins la question. Je ne puis rien découvrir pour la justifier et je serais heureux de trouver quelqu'un pour me renseigner.

M. HAGGART : Je ne crois pas que quelqu'un ait jamais prétendu qu'on la trouve dans un acte du parlement, mais elle a été soutenue par le directeur général des Postes et l'ancien ministre des Chemins de fer (M. Blair), qui se sont toujours exprimés dans ce sens devant le comité des Chemins de fer et dans cette Chambre.

L'honorable M. FITZPATRICK : Ainsi, elle n'a pas d'autre autorité.

M. R. L. BORDEN : Ce n'est pas une autorité si mince si on considère que l'ancien ministre des Chemins de fer est le président actuel de la commission qui sera chargée de régler ces prix.

L'honorable M. FITZPATRICK : Il faut bien que j'accepte l'affirmation de l'honorable député ; mais je n'en avais jamais entendu parler auparavant.

L'honorable M. HAGGART : Je l'ai entendu exprimer à maintes reprises par l'an-

cien ministre des Chemins de fer et par le directeur général des Postes. Comme celui-ci est à son siège il pourra dire si je suis dans le vrai.

M. R. L. BORDEN : C'est la théorie du ministre de la Justice qui soutient que cet arrangement doit se faire moyennant considération. Tout cela fait ressortir la nécessité d'un contrôle par l'Exécutif. Qui fixera les valeurs ? Les directeurs du Grand Tronc d'un côté et ceux du Grand-Tronc-Pacifique de l'autre, et les premiers nomment et dirigent les derniers. Ces messieurs se réunissent et font un arrangement. Comment cet arrangement peut-il être attaqué ? Le ministre de la Justice veut-il me dire qui l'attaquera ? Dans l'état actuel aucun principe ne justifierait l'intervention de qui que ce soit, à l'exception de ceux qui sont intéressés dans l'une ou dans l'autre compagnie. Le ministre de la Justice est peut-être en état de démontrer que le Solliciteur général du Canada aurait le droit d'intervenir. Je ne crois pas qu'il puisse le faire, bien que je n'aie pas une opinion bien arrêtée sur cette question.

L'honorable M. FITZPATRICK : N'importe quel actionnaire ou créancier.

M. R. L. BORDEN : Oui. Cela nous ramène précisément au point que personne ne peut intervenir au nom de l'intérêt public. Mais ne devriez-vous pas avoir quelqu'un pour représenter l'intérêt public? N'est-il pas juste et raisonnable qu'un arrangement de cette nature, en autant qu'il concerne le prix de transport, soit assujetti au contrôle de l'Exécutif? Je suis convaincu que l'honorable ministre, si par sa position il n'était pas obligé de défendre le contrat, conviendrait du bien fondé et de la modération de cette disposition, mais je comprends qu'il doit défendre ce contrat et en faire sa cause; malgré cela, avec toute son habilité il ne paraît pas réussir à présenter une défense sérieuse contre l'amendement de l'honorable député. Il est éminemment raisonnable qu'il y ait un pouvoir supérieur représentant le peuple pour contrôler, dans l'intérêt public, les conditions d'un arrangement de cette nature.

Je ne veux pas aller au delà, c'est un arrangement dans lequel le peuple du Canada est grandement intéressé. La raison en est que, après qu'il aura été conclu sans contrôle—je crois que le ministre de la Justice est d'accord avec moi sur ce point, —il ne serait plus possible d'intervenir, dans l'intérêt du peuple canadien; l'intervention ne pourrait se faire qu'à la demande de quelqu'un qui a des intérêts dans l'une ou l'autre de ces compagnies, et si vous cherchez à recueillir des renseignements, que rencontrerez-vous ? Vous êtes obligés de montrer, avant que vous puissiez réussir, que ce n'est pas un arrangement de bonne foi. Ce ne serait pas une tâche facile de prouver que ces directeurs n'ont pas agi avec la plus entière bonne foi en faisant un arrangement de ce genre. Ce serait une tâche à peu près impossible. Par conséquent, une sauvegarde du genre de celle que nous avons n'est pas du tout une sauvegarde. Qui oserait soutenir que les directeurs du Grand Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique cesseraient de considérer cette garantie comme une compensation équitable en échange des actions, même si tout le peuple du Canada était d'opinion que cette compensation se réduisît à rien du tout? Ensuite, quelle raison aurait le Grand Tronc de s'opposer à l'intervention officielle dans un arrangement comme celui-là ? Même en supposant qu'il soulève des objections, pourquoi le gouvernement, qui représente le peuple, s'oppose-t-il à exercer un contrôle de cette nature, qui est absolument dans l'intérêt public ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Au sujet de la réglementation des prix de transport. l'attention du chef de l'opposition (M. R. L. Borden) a-t-elle été attirée sur les articles 39 et 19 ? L'article 19 stipule que les tarifs de péage sont soumis à l'approbation de l'Exécutif s'exprimant par la Commission des chemins de fer. Et l'article 19 dit que, afin de faciliter au gouvernement la tâche de contrôler le prix de construction du chemin de fer, en tout ou en partie, ou le coût du matériel ou les revenus nets du tout ou d'une partie, le gouvernement pourra de temps en temps nommer des agents et se renseigner.

Cela ne met-il pas cette société dans une position un peu différente des autres compagnies de chemin de fer à l'égard du gouvernement ? Je ne veux pas manquer de courtoisie envers la gauche, mais réellement j'ai exposé mon cas au meilleur de ma capacité et il n'y a plus rien à gagner à répéter ce que j'ai dit. En réponse à la prétention que la compagnie peut, en retour des services rendus par la Compagnie du Grand Tronc, céder ses actions au-dessous de leur valeur, je me demande où elle se procurerait l'argent pour atteindre le but dans lequel elle a été fondée, pour créer ces stations terminus, acheter le matériel, acquérir tous les objets qu'elle doit se procurer conformément à l'acte qui lui donne l'existence légale ?

L'honorable chef de l'opposition dit qu'elle le puisera dans le fonds de garantie. Comment pourrait-elle prendre dans le fonds de garantie la somme nécessaire pour combler le déficit de la deuxième émission d'obligations ? Comment ? la première émission garantie par le gouvernement ne se vendra pas même au pair, et on ne s'attend pas à ce que la deuxième rapporte plus de 80 pour cent.

M. R. L. BORDEN : Je ferai remarquer à l'honorable ministre qu'on pourrait toujours combler ce qui manque, en ce qui regarde les obligations au moyen d'une émission d'un montant plus élevé.

L'honorable M. FITZPATRICK : Cela n'est appuyé par aucune autorité.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi pas ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Parce que l'acte de constitution de la Société limite l'émission à $50,000 par mille pour la section des montagnes et à $20,000 par mille pour celle des prairies. Et si j'ai bien compris, du côté de l'opposition, on a prétendu que cela était loin d'être suffisant pour mettre l'entreprise à chef.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai jamais prétendu cela.

L'honorable M. FITZPATRICK : Il me semble que c'était la manière de raisonner du côté de l'opposition .

M. PRINGLE : Le ministre de la Justice a dit qu'il ne connaissait aucune autorité tendant à démontrer qu'on doit tenir compte du capital-actions dans la fixation du tarif de transport. J'ignore l'opinion du ministre de la Justice sur l'honorable M. Blair, ancien ministre des Chemins de fer et président de la commission des chemins de fer, mais nous connaissons celle qu'a exprimée le premier ministre de ce pays qui a exalté ce monsieur comme un spécialiste d'une rare compétence et d'une grande expérience dans les questions de chemin de fer. Voici maintenant l'opinion du président de la commission des chemins de fer sur la question de savoir si le capital-actions doit entrer en ligne de compte dans la fixation du tarif. J'emprunte au mémoire de l'ancien ministre des Chemins de fer le passage intitulé : " Le coup de râteau des promoteurs " :

L'agitation qui se manifeste dans l'opinion publique au sujet des chemins de fer et de la question du transport a sa source dans le sentiment que les prix sont trop élevés et arbitraires. Ce sentiment ne se fait pas seulement jour à l'ouest du lac Supérieur, mais aussi dans dans l'Ontario. A l'ouest du lac Supérieur, la longue distance de l'océan est un sérieux obstacle, et toute nouvelle ligne transcontinentale devrait être construite dans de telles conditions que les actions et les obligations réalisent autant que possible en espèces le montant de leur valeur nominale. S'il est permis aux compagnies de disposer des obligations à un prix très réduit et de distribuer des actions gratuitement ou à des conditions qui produisent peu ou point d'argent——

C'est ce que nous avons fait. Ces $25,000,000 d'actions ont été émises non pas pour rapporter de l'argent, mais pour être données à la Compagnie du Grand Tronc pour avoir garanti les obligations :

—pour des fins de construction et d'outillement—ce que la loi défend—l'exploitation de ces chemins de fer, au point de vue des dividendes, sera grevé de lourdes charges qui seront un obstacle permanent au développement de l'intérieur.

Avec un capital-actions et un capital-obligations qui seront entre les mains d'acheteurs de bonne foi et se vendront à des prix qui augmentent dans la mesure de l'augmentation du transport, il est impossible à la commission des chemins de fer et au gouvernement lui-même de réduire les prix de manière à faire descendre les dividendes plus bas qu'un certain chiffre. Il ne serait pas juste de repousser une demande de la part des porteurs d'actions et d'obligations de maintenir un tarif assez élevé pour leur assurer des dividendes raisonnables, et il s'ensuit que le commerce du pays est grevé en réalité, quoique indirectement, du poids de ces obligations tout comme si le montant était couvert par une émission d'obligations du gouvernement lui-même.

Et c'est le moment de demander au ministre de la Justice s'il accepte la déclaration de l'ancien ministre des Chemins de fer, dont je viens de donner lecture ? Mais le président actuel de la commission des chemins de fer, qui était autrefois ministre des Chemins de fer, va encore plus loin. Il dit :

De plus, le système n'est pas sain. Pourquoi faire des millionnaires par ce procédé ? Aujourd'hui personne ne met son argent dans le capital-actions d'un chemin de fer au début de l'entreprise. Cela se faisait autrefois ; cela ne se fait plus, et pourquoi pas ? Parce que la construction peut se faire avec l'aide du gouvernement qui remplace la vente des obligations.

C'est exactement ce qui s'est fait dans ce cas.

Et cependant on a émis par millions, des actions qui paraissent plus tard, lorsque le succès de l'entreprise est assuré, entre les mains d'acheteurs qui réclament des dividendes.

Or, le ministre de la Justice n'a cessé de répéter que cet argent était nécessaire pour acheter du matériel roulant, établir des stations terminus et ainsi de suite. Je tiens à appeler de nouveau son attention sur l'exposé du président du Grand Tronc qui dit :

Relativement aux cinq millions pour le matériel roulant, ce n'est pas cinq millions—on l'estime à trois millions. Le Grand Tronc n'a rien à faire avec cela. Le matériel roulant sera fourni par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et, comme vous le dira le surintendant, la compagnie a pris des mesures pour se procurer ce matériel roulant au moyen d'un fonds de garantie. Vous pouvez donc rayer cette somme et dire quatre millions. Et relativement au dépôt d'un million, ce dépôt ne nous coûtera pas un seul sou.

Le ministre de la Justice s'est beaucoup appesanti sur le dépôt de cinq millions lequel, dit-il, serait, pour le Grand Tronc un fardeau qui nécessiterait la vente des actions. J'aimerais à obtenir une expression d'opinion de la part du ministre de la Justice sur la question de savoir s'il approuve la déclaration faite par l'ancien ministre des Chemins de fer qui est maintenant le président de la commission des chemins de fer.

M. FOWLER : Le ministre de la Justice a cité les articles 19 et 39 qui, d'après lui, règlent la question de l'émission de $25,000,000 d'actions ordinaires. Or, ni l'article 19, ni l'article 39 ne règle cette question. L'article 19 dit :

Afin de permettre au gouvernement de contrôler le coût de construction dudit chemin de fer ou d'une partie quelconque d'icelui, ou le coût du matériel fourni ou du gain net du chemin de fer, ou de quelqu'une ou quelques-unes de ses parties, en exécution du présent contrat le gouvernement aura droit——

Et ainsi de suite. Cela ne donne pas au gouvernement le droit de s'enquérir de la valeur qui a été fournie en échange de $25,000,000 d'actions ordinaires remises au Grand Tronc ; cela ne donne pas au gouvernement le moindre droit, et je défie le ministre de la Justice de trouver dans l'article 19 la concession d'un droit de ce genre. Il cite également l'article 39 de ce contrat. Le contrat resterait exactement tel qu'il est s'il ne contenait pas l'article 39, puisque l'article 39 contient ce qui est déjà contenu dans l'acte général. L'article 39 dit :

Les tarifs et taxes prélevés et exigés par la compagnie sur toute partie dudit chemin de fer seront sous le contrôle de l'Exécutif ou sous celui de l'autorité de la commission ou du tribunal désignés et constitués par un acte du parlement du Canada pour assurer la réglementation ou le contrôle des entreprises du chemin de fer.

La suppression de cet article laisserait le contrat exactement dans la même condition où il se trouve avec cet article. L'honorable ministre ne paraît pas faire grand cas de l'autorité de l'ancien ministre des Chemins de fer (M. Blair) et du ministre du Travail sur la question de savoir s'il faut tenir compte du capital-actions ordinaire dans la fixation du tarif de transport. Je pourrais lui citer une autorité à laquelle il attachera plus d'importance, celle de l'honorable premier ministre qui, pendant la dernière session lorsque cette question était à l'étude, partagea la même opinion et admit qu'il fallait tenir compte de cela, comme on peut le voir dans le débat de la dernière session. Je ne crois pas qu'il soit possible d'agir autrement. Sur quoi baserez-vous votre tarif, si ce n'est sur la dette totale dont le chemin de fer est grevé ? Il est évident que les actions ordinaires, doivent entrer en ligne de compte. Les actions ordinaires ne peuvent se vendre qu'en autant qu'elles rapportent des dividendes et les porteurs de ces actions auraient le droit de se présenter devant la Commission et d'être entendus si la fixation du tarif était mise en question. S'ils avaient acheté les actions de bonne foi et si le chemin de fer ne peut donner qu'un dividende raisonnable avec le tarif existant, alors ceux qui demandent une réduction de prix échoueraient dans leurs démarches, et il n'en pourrait être autrement. On ne saurait attacher trop d'importance au pouvoir accordé au Grand Tronc d'obtenir pour $25,000,000 des actions ordinaires, uniquement parce qu'il a prêté le crédit de sa responsabilité financière au Grand-Tronc-Pacifique applicable à un quart seulement de ces obligations, nécessaires au parachèvement de la ligne.

Sa responsabilité n'est pas plus grande que celle du pays, puisque les trois quarts et le quart se trouve réunis, et, si le chemin de fer était mis en liquidation, le Grand Tronc supporterait seulement sa proportion de la perte, et le pays en supporterait les trois quarts. Pour toutes ces raisons il me paraît très important que cet amendement soit accepté et je crois qu'il le serait si le gouvernement avait à cœur les intérêts du pays ; mais on devient plus ou moins sceptique en présence du zèle déployé par celui-ci pour défendre les intérêts du Grand Tronc et du peu de cas que le gouvernement fait des droits indéniables du peuple.

M. MACLEAN : Permettez-moi d'indiquer les raisons qui devrait porter le gouvernement à protéger l'intérêt public dans ce cas. Je crois bien que le Grand Tronc n'aurait pas d'objection à soumettre au gouvernement la ratification du contrat, pourvu que le gouvernement actuel reste au pouvoir, mais une autre administration qui n'a pas connu Joseph, pourrait arriver au pouvoir et alors, quand il sera question d'interpréter ce contrat, nous serons peut-être un ministère et une majorité qui prendront la part du peuple et exigeront que ses actions soient cédées moyennant considération. C'est pourquoi le Grand Tronc s'oppose à ce que l'arrangement entre les deux compagnies soit soumis à l'Exécutif et il est de son intérêt que cette clause ne soit pas incluse dans le bill. Il est dans l'intérêt du public que cette mesure de précaution soit contenue dans le bill. Il m'est impossible de comprendre quelle objection le gouvernement peut avoir à ajouter un amendement qui est absolument dans l'intérêt public.

M. LENNOX : Ce que l'opposition propose, c'est qu'il y ait une sauvegarde supplémentaire en faveur du peuple. Ce que le gouvernement ne veut pas, c'est qu'il y ait un contrôle officiel pour l'avantage du pays. Le changement fréquent d'opinion du côté de la droite rend quelquefois la tâche de l'opposition très ingrate. Tel jour nous avons une ligne de conduite tracée par un des ministres; le lendemain un de ses collègues nous en expose une qui est tout à fait différente. Prenez par exemple les théories exposées pendant la dernière session par le ministre des Finances et mettez-les en parallèle avec celles du ministre de la Justice, aujourd'hui. Nous ne pouvons manquer d'être frappés des volte-face du gouvernement. Le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) a démontré que nous avons à nous occuper d'un cas où en réalité se sont les mêmes hommes qui constituent le Grand-Tronc-Pacifique et la Compagnie du Grand Tronc. Le ministre de la Justice ne paraît pas attacher d'importance à cet argument; il ne veut pas admettre, comme l'a démontré le chef de l'opposition, que ces deux compagnies, tout en étant deux compagnies de nom, ne forment, cependant, qu'une seule compagnie. Au cours de

toute la discussion qui a eu lieu pendant cette session le gouvernement a toujours prétendu que nous avions à traiter avec deux compagnies distinctes. Aujourd'hui cela regarde le gouvernement de près, mais cela paraissait être de peu d'importance pendant la dernière session. L'honorable ministre des Finances a fait des déclarations précises et distinctes dans le même sens que les nôtres et que celles que le chef de l'opposition a faites cet après-midi.

A la page 8822 des "Débats" (v.f.) de l'année dernière, je trouve ces paroles de l'honorable ministre des Finances:

Nominalement, il s'agit ici d'une nouvelle compagnie, mais plus on y regarde de près, plus on voit qu'il n'y en a qu'une seule au fond.

C'est ce que nous disons. Nominalement, il y a deux compagnies, nominalement il existe une nouvelle compagnie, mais plus nous avons considéré l'affaire, plus nous l'avons examinée et retournée, et plus nous nous sommes convaincus qu'il n'y a là, en réalité, qu'une seule compagnie, comme l'honorable ministre des Finances l'a dit; et, pour me servir des expressions du chef de la gauche, nous aurons le président d'une compagnie traitant avec le président d'une autre compagnie, l'administrateur d'une compagnie traitant et négociant avec l'administrateur de l'autre compagnie, de sorte que le public n'aura pas cette protection qu'il devrait avoir; ce qui prouve surabondamment que la demande de la gauche devrait être agréé dans l'intérêt public.

Je ne fais donc pas reproche——

dit l'honorable ministre des Finances.

—à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux d'avoir dit que les deux compagnies n'en font qu'une. Nous nous réjouissons de ce qu'il en soit ainsi ; nous nous réjouissons de ce qu'en présentant ce projet au peuple canadien nous ne lui présentons pas l'œuvre de promoteurs irresponsables, mais un projet qui assure à cette entreprise du Grand-Tronc-Pacifique, non seulement le bon vouloir et la pieuse résolution du Grand Tronc.

Qu'est-ce que cette expression peut bien signifier ? On nous a parlé des prières de l'honorable chef du gouvernement et de la "pieuse résolution" de la Compagnie du Grand Tronc, qu'elle qu'en puisse être la valeur.

—et la pieuse résolution du Grand Tronc, mais l'appui de sa garantie et de toutes ses ressources.

Cela fait bien voir la vérité de la prétention de la gauche, qu'en réalité ces deux compagnies n'en forment qu'une, et qu'il est est en conséquence très important d'exiger l'intervention de quelqu'un chargé de sauvegarder les intérêts du peuple, dans tous les cas où l'une de ces compagnies sœurs négociera avec l'autre. Et je trouve très raisonnable la demande de l'opposition énoncée dans l'amendement en vue de faire soumettre le contrat à l'Exécutif. Mais l'honorable ministre de la Justice déclare que les tarifs sont gouvernés par les articles 19 et 39, et que même s'il se trouvait quelque chose que nous n'approuverions pas à l'égard de ces actions, les tarifs seront réglés par ces articles. Il n'est pas nécessaire de discuter ces articles davantage. Il ne s'agit pas d'une question de mots. Nous avons des mots, des mots et des mots dans certaines parties du contrat ; mais ce qu'on a signalé à mainte et mainte reprise, et ce que le ministère sait bien, c'est que si vous avez des actions majorées, et si la Compagnie du Grand Tronc s'assure ces actions à vil prix, ou à un prix quelconque, les actionnaires de bonne foi qui en auront fait l'acquisition d'elle ne manqueront pas de réclamer des dividendes. Et comme ils auront versé 100 cents ou plus du dollar pour ces actions, vous ne pourrez, par le moyen de la commission des chemins de fer ou autrement, réduire les tarifs de transport. Le ministre des Finances a discuté également cet aspect de la question, et je me permettrai de citer quelques phrases de son discours à ce sujet. Mais avant de le faire, permettez-moi, relativement à l'affirmation qu'on a faite, que la commission des chemins de fer réglera les tarifs, d'observer que tout récemment nous avons eu en cette enceinte une discussion à ce sujet. Or, n'est-il pas remarquable que ce printemps encore les tarifs de la Compagnie du Grand Tronc ont été augmentés sans qu'on ait demandé l'autorisation à la commission des chemins de fer, et que la même chose s'était produite, l'année dernière ? La réglementation en paroles est excellente, peut-être, mais ce que nous voulons, c'est la réglementation en fait. Si, M. le président, vous déclarez qu'il est six heures, je préférerais ne pas parler de cette autre question avant ce soir.

A six heures, le comité suspend sa séance.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 51) constituant en société la Compagnie dite "The Okotoks and High River Lumbering and Development Company".—M. Oliver.

Bill (n° 92) concernant certains brevets d'invention de William A. Damen.—M. Campbell.

BREVET D'INVENTION DE E. A. SMALL.

La Chambre en comité sur le bill (n° 93) relatif à un certain brevet d'invention de E. A. Small.—M. Logan.

Article 2.

M. LOGAN : J'ai une modification à proposer à cet article. L'article est actuellement ainsi conçu :

Quiconque dans le laps de temps compris entre le quinzième jour de mars mil neuf cent

quatre et la date du premier des certificats dont l'émission est ci-dessus autorisée, aura commencé à fabriquer, employer et vendre au Canada l'article que protège ledit brevet, pourra continuer de le fabriquer, employer et vendre tout comme si le présent acte n'avait pas été voté.

On se sert du mot " commencé " dans cet article. Si quelqu'un avait commencé illégalement à fabriquer, même un jour avant la date mentionnée en premier lieu, il pourrait continuer de le faire, bien qu'il eût commencé illégalement. Je voudrais aussi régler le cas, par exemple, d'un employé de la maison E. A. Small qui aurait fabriqué durant ce laps de temps d'après les ordres et avec le consentement de la maison. Ma proposition c'est que les mots suivants soient ajoutés :

Mais cette exemption ne s'appliquera à aucune personne ayant commencé la construction ou la fabrication de ladite invention avant le 15 mars 1904, sans le consentement de la succession dudit E. A. Small, ou depuis cette date, en vertu d'un contrat, d'après les instructions ou avec le consentement de ladite succession ou de son représentant ou agent ; mais dans ce cas, ledit brevet d'invention aura son plein effet.

C'est la proposition ordinaire qui est ajoutée aux bills de cette nature. Les termes usités dans l'acte de l'année dernière, en vue d'autoriser le commissaire des brevets d'invention à faire droit à la Compagnie Standard Truck, sont exactement les mêmes que ceux employés dans cet amendement. Je ne pense pas qu'il puisse y avoir d'objection à cela.

M. INGRAM : Je n'ai pas bien saisi ce que l'honorable député entend par le mot " commencé ".

M. LOGAN : Si mon honorable ami veut lire l'article tel qu'il est dans le bill, il constatera que toute personne qui aura commencé à fabriquer cet objet entre le 15 mars et la date du premier des certificats dont l'émission est autorisée, pourra continuer de le fabriquer, nonobstant ce brevet d'invention accordé à la maison Small. Le bill actuel répond au cas d'un individu qui aurait commencé à fabriquer entre ces dates ; mais supposons qu'il aurait commencé à fabriquer auparavant, même illégalement, il pourrait aux termes de cet article continuer à le faire. Tout ce que je demande c'est qu'on n'accorde pas de droit sans raison à celui qui a pu se mettre à fabriquer illégalement avant cette date. Si un employé de la maison Small a, entre ces dates, fabriqué cet article d'après ses instructions et avec son consentement, nous ne voulons pas qu'aux termes de cet article, cet employé puisse continuer à fabriquer cet objet sans tenir compte du brevet d'invention.

M. INGRAM : Ce bill a pour objet de remettre en vigueur le brevet d'invention ?

M. LOGAN : Oui.

M. INGRAM : Si quelque personne avait acquis des droits antérieurement à l'adoption de cette proposition de loi, vous ne proposez pas de les lui enlever.

M. LOGAN : Non ; si elle a commencé à fabriquer depuis la date de l'extinction du brevet d'invention. Mais supposons qu'elle eût commencé à fabriquer avant cette date, elle l'aurait fait illégalement, et nous ne voulons pas permettre à la personne qui se serait mise à fabriquer illégalement de continuer à le faire.

M. INGRAM : Vous voulez dire après l'extinction du brevet d'invention ?

M. LOGAN : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Si elle continue de fabriquer après l'extinction du brevet, pourquoi ne lui reconnaîtrait-on pas ce droit ?

M. LOGAN : Supposons qu'antérieurement à la date de l'extinction du brevet quelqu'un y fût contrevenu, ne serait-ce qu'un jour avant la date de l'extinction. La personne qui en était le propriétaire et dont les droits sont devenus nuls par suite de l'extinction du brevet d'invention, ne serait pas en mesure de faire cesser la contravention qu'on aurait commencé de commettre avant la date de l'extinction du brevet d'invention. En d'autres termes, nous ne devrions pas donner d'encouragement à quiconque a commencé à fabriquer illégalement cet article. C'est la disposition ordinaire qu'on trouve, je pense, dans tous les bills concernant des brevets d'invention passés en cette Chambre.

M. INGRAM : L'honorable député est-il bien sûr que c'est là la disposition ordinaire ? Je ne pense pas qu'il trouve le mot " commencement " dans la disposition ordinaire. Si cet individu commençait à fabriquer avant l'extinction du brevet d'invention, les tribunaux pourraient l'en empêcher ; mais s'il commençait après l'extinction du brevet, il agirait légalement, et vous vous trouveriez à lui enlever un droit.

M. LOGAN : Vous lui enlevez un droit qu'il a acquis illégalement. Cette question a été tirée au clair en cette Chambre en plusieurs occasions. Je n'ai pas eu le temps d'examiner les divers bills qui ont été passés ; mais le bill à l'examen est exactement dans les mêmes termes que l'acte que j'ai cité précédemment.

M. LENNOX : Quelle serait la position d'une personne qui commencerait à fabriquer un jour après l'extinction du brevet ?

M. LOGAN : La loi actuelle lui permet de continuer à fabriquer.

M. LENNOX : Puisqu'on permet à l'individu qui a commencé à fabriquer le jour après l'extinction du brevet de continuer à le faire, pourquoi ne donnerait-on pas le

même droit à celui qui a commencé à fabriquer le jour précédent l'extinction du brevet ?

M. LOGAN : Tout ce que nous demandons, c'est qu'on ne fasse pas d'exception pour l'individu qui commence à fabriquer illégalement pendant que le brevet d'invention est en vigueur.

M. LENNOX : Je ne vois pas de logique à traiter moins favorablement celui qui a commencé un jour plus tôt. Il commence tous les jours. Probablement qu'il serait passible d'une amende pour avoir fabriqué le premier jour ; mais autrement il devrait être placé sur le même pied que n'importe qui.

M. LOGAN : La loi protège l'honnête homme qui a commencé à fabriquer quand il en avait le droit ; nous ne devrions pas protéger le malhonnête homme qui commence à fabriquer quand il n'en a pas le droit.

M. LENNOX : Il ne s'ensuit pas qu'un homme soit malhonnête parce qu'il a commencé à fabriquer un jour avant l'extinction du brevet. Je ne vois pas trop la logique de l'honorable député.

M. LOGAN : Je ne pense pas qu'il y ait d'aucune source d'objection à cette disposition, et c'est la pratique ordinaire en ce qui regarde ces bills.

L'amendement est adopté, l'article ainsi modifié est adopté et il est fait rapport en conséquence.

M. LOGAN : Je propose la troisième lecture du bill.

M. R. L. BORDEN : Apparemment, dans la rédaction de ce bill on ne s'est guère préoccupé de suivre les formules ordinaires de la loi. Je ne puis comprendre comment une succession peut faire une pétition, et je ne conçois pas davantage comment les termes de l'amendement peuvent être convenablement employés. Dans un bill de cette nature, il serait préférable, je pense, de s'en tenir aux formules ordinaires et de donner comme pétitionnaires les exécuteurs ou représentants d'une succession.

M. LOGAN : Les représentants, la veuve et les enfants, ont pétitionné.

M. R. L. BORDEN : Je le sais, mais on ne le dit pas dans le bill. L'omission ne porte peut-être pas à conséquence, mais elle indique de la négligence dans la rédaction du document.

M. LOGAN: Il a pourtant été rédigé dans un des bureaux les plus importants de Montréal. Je n'en connais pas grand'chose moi-même ; on m'a simplement prié de m'en occuper.

La motion est adoptée et le bill lu une troisième fois et adopté.

M. LENNOX.

CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 72) modifiant l'Acte du chemin de fer National Transcontinental.—(Sir Wilfrid Laurier.)

M. LENNOX. A six heures, je parlais de l'amendement proposé à l'article 3 du bill modifié, lequel autorise le Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique à conclure entre eux des traités :

Tous les traités seront sujets à l'approbation du Gouverneur en conseil et une copie certifiée conforme dudit traité sera déposée entre les mains du secrétaire d'Etat du Canada.

Je faisais observer que le ministre des Finances, l'année dernière, n'avait pas seulement admis que ces deux compagnies virtuellement n'en formaient qu'une, mais l'avait déclaré très catégoriquement. J'étais alors sur le point de parler de l'argument présenté par le ministre des Finances, l'année dernière, que les actions cédées par le Grand-Tronc-Pacifique au Grand Tronc devant rester en la possession de cette dernière compagnie—qui virtuellement n'en forme qu'une avec le Grand-Tronc-Pacifique—le peuple aurait là une garantie que les tarifs sur cette nouvelle ligne ne seraient pas exorbitants. L'honorable ministre faisait alors observer que s'il avait été possible à la compagnie de vendre ces actions à d'honnêtes capitalistes, tous les dangers qu'on appréhendait auraient pu se produire ; mais comme aux termes du contrat dans le temps, la compagnie ne pourrait en disposer, cette difficulté ne saurait se présenter. Et puisque cette garantie nous a été enlevée, il est très important que nous examinions le langage dont s'est servi le ministre des Finances quant aux garanties qu'il disait que nous possédions. Nous verrons par là que ces garanties n'existant plus, nous restons pour bien dire à la merci de cette compagnie dédoublée, le Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique, à moins que l'amendement de mon honorable ami de Peel ne soit adopté. A la page 8820 des " Débats ", (v. f.), de l'année dernière, je trouve les paroles suivantes qu'on met dans la bouche du ministre des Finances :

Eh bien, M. l'Orateur, quelles que soient la solidité, la puissance et l'influence de la vieille Compagnie du Grand-Tronc, tous ces avantages sont acquis à l'entreprise dont la Chambre est actuellement saisie.... Nous avons exigé que le Grand Tronc fût partie au contrat et ne se contentât pas d'appuyer l'entreprise. Toutes les compagnies par actions sont dirigées par les détenteurs des actions ordinaires. Tant que l'intérêt des obligations est payé, nul ne peut enlever à ces personnes la haute main qu'elles ont sur les affaires de la compagnie. Cette compagnie émettra pour $25,00,000 d'actions ordinaires, et nous avons mis comme condition que ces actions soient entièrement détenues non par les promoteurs, non pas même par les directeurs du Grand Tronc individuellement, mais par la Compagnie même du Grand Tronc

de chemin de fer du Canada. Il sera émis 250,000 actions ordinaires, dont 249,000 seront détenues par le Grand Tronc en sa qualité d'institution civile. Il ne restera donc que 1,000 actions à répartir entre ceux qui auront les qualités requises pour être élus directeurs de la compagnie. Où donc est le grand avantage des promoteurs, puisqu'ils n'auront à se partager que 1,000 actions sur les 25,000 qui seront émises ?

Cette garantie, M. l'Orateur, est aujourd'hui disparue. Puis, l'honorable ministre ajoute :

Peu nous importe le prix que le Grand Tronc paiera les actions.

Qu'est-ce que cela voulait dire ? Que le ministre des Finances était hors d'état de répondre à l'argument de la gauche, laquelle prétendait que la Compagnie du Grand Tronc pourrait acquérir ces actions pour rien ou au prix qu'elle en voudrait donner. Et les fonctionnaires du Grand Tronc se chargent de corroborer aujourd'hui cette opinion d'alors, en demandant qu'on leur remette ces actions comme équivalent de leur garantie des obligations de la division de l'ouest. L'honorable ministre continue :

Peu nous importe le prix que le Grand Tronc, paiera les actions. Ce point, on l'a débattu, mais je n'y attache guère d'importance. Si le Grand Tronc achetait ces actions à un prix relativement bas pour les remettre ensuite sur le marché, on y pourrait trouver à redire.

C'était là l'attitude de l'honorable ministre, l'année dernière. Mais où en sont les choses aujourd'hui ? Le Grand Tronc doit acquérir ces actions et il aura le droit de les vendre jusqu'au dernier dollar. Il pourra se défaire de tout intérêt dans ces actions, pécuniairement parlant ; il n'est tenu de se réserver que le droit de vote dérivant de ces actions, de sorte que le danger que redoutait le ministre des Finances s'est bel et bien produit, et s'est produit, non pas par hasard, ou par suite de quelque événement que le gouvernement ne pouvait empêcher de survenir, mais du fait même des ministres. Mon honorable ami continue :

Mais il ne devra pas seulement les acheter, il devra aussi les détenir toujours ; il ne lui sera pes permis d'en mettre un seul dollar sur la place. Il sera impossible d'acheter une seule de ces actions ; elles devront être détenues par le Grand Tronc, et personne ne pourra en vendre ni en acheter. Où sont donc les probabilités de spéculation ? Peu nous importe, je le répète, que le Grand Tronc paie ses actions tel ou tel prix.

C'était en août que le ministre prononçait ces paroles ; mais en septembre il exprima une opinion encore plus tranchée à cet égard. A la page 12108 des " Débats " (v. f.), on lui fait dire :

Toutefois, nous ne doutons pas qu'elle les remplira. Maintenant, mon honorable ami le chef de l'opposition a suggéré qu'à certains égards il serait bon de stipuler que nous ne ferons notre part que lorsque la compagnie aura rempli les obligations énocées dans le bill——

M. BORDEN (Halifax) : Dès que la compagnie se sera engagée à les remplir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, dès qu'elle se sera engagée à remplir ces conditions, c'est bien cela. Nous avons accepté cette proposition parce qu'elle s'accorde avec notre interprétation du contrat. Mais comme le présent amendement va plus loin, et nous demande d'exiger de la compagnie qu'elle fasse certaines choses qu'elle ne s'est pas engagée à faire, et qu'elle ne nous a pas assuré qu'elle ferait, et que, j'imagine, elle ne se propose pas de faire, nous ne saurions accepter cet amendement.

Je demanderai à mon honorable ami le ministre de la Justice de noter l'observation de son honorable collègue le ministre des Finances, que le gouvernement était en rapports constants avec la Compagnie du Grand Tronc, de jour en jour; ce qui fait voir que cette compagnie n'est aucunement justifiable de revenir à la charge et de nous forcer à recommencer cette longue discussion. Dans tout le cours des négociations de l'année dernière, elle était au courant de ce qui se passait, et le gouvernement, par l'intermédiaire du ministre des Finances et d'autres, promit que si nous consentions à ratifier ce contrat, il serait accepté sous cette forme par la Compagnie du Grand Tronc.

Maintenant il dit:

Elle s'est engagée à faire certaines choses, et nous avons, de la bouche de ses fonctionnaires, la promesse qu'elle fera ces choses, promesse qui sera, je suppose, exécutée en la forme officielle régulière, ainsi que l'acte l'exige. Nous avons la promesse qu'elle fera l'acquisition d'actions ordinaires de la compagnie pour un certain montant et en retiendra possession.

Ainsi, le gouvernement, par la bouche de son ministre des Finances, pouvait déclarer, l'année dernière, au parlement, que nous avions la promesse des fonctionnaires de la Compagnie du Grand Tronc qu'elle ne se déferait pas des actions ordinaires de la nouvelle compagnie, mais que ces actions resteraient comme garantie au parlement et au peuple et ne passeraient pas entre les mains de gens qui en paieraient la valeur et s'attendraient à retirer des dividendes en conséquence. L'effet serait, en effet, de déterminer l'établissement de tarifs plus élevés, bien que les fonds n'eussent pas été employés à la construction du chemin de fer. Dès lors, comment les ministres peuvent-ils se croire justifiables de revenir, et en qualité d'agents du Grand Tronc,—je le dis en connaissance de cause,—en qualité d'agents du Grand Tronc—proposer que nous fassions toutes ces nouvelles concessions? Etait-ce important ? Si c'était important, l'année dernière, l'honorable ministre dira-t-il que ce n'est pas important, ce soir? En vue des nombreuses garanties que nous avions l'année dernière, et que nous n'avons plus aujourd'hui,— bien que l'année dernière même les garanties fussent insuffisantse,—en vue du sacrifice de tant de garanties, n'est-il pas doublement important que nous nous attachions à celle-là, afin que les tarifs ne soient pas haussés au détriment des

habitants de l'Ouest ? Je n'ai pas à faire de pétition de principe. Le ministre des Finances,—et puis-je invoquer une meilleure autorité ?—dit ceci :

A notre avis, cela est important ; pour cette raison que ces actions ne pourront être mises en vente et passer aux mains d'autres personnes, et subséquemment, qui sait, être traitées dans la fixation des tarifs de transport, comme capital d'une valeur factice.

C'est là ce que l'opposition a prétendu ; c'est ce que l'oppositon prétend aujourd'hui; et c'est ce qui, j'ose le prédire, sera le résultat futur si cette précaution n'est pas prise.

Nous croyons qu'il est important pour bien des raisons, que la Compagnie du Grand Tronc fasse l'acquisition et retienne possession de ces parts, et qu'elle ne s'en dessaisisse pas. Ce n'est pas là simplement un privilège accordé à la Compagnie du Grand-Tronc ; c'est un privilège qui entraîne certaines responsabilités dont le pays bénéficiera.

Le Grand Tronc, par la bouche de son président, déclare qu'il regarde cela simplement comme un privilège, comme l'équivalent de la garantie qu'il donne. Le ministre des Finances dit que c'est une concession arrachée au Grand Tronc, l'année dernière, pour le bénéfice du peuple canadien. Si c'était, l'année dernière, une concession arrachée par les ministres à la compagnie du chemin de fer, pourquoi y renonçons-nous sans compensation ce soir ? Pourquoi les ministres ne se font-ils pas les protecteurs des intérêts du peuple à cet égard ? Et le ministre des Finances continue :

Nous insistons donc pour qu'elle acquière ces actions et en retienne la possession. Nous pensons que les intérêts du pays seront mieux sauvegardés si le Grand-Tronc devient et reste propriétaire de ces actions que si elles étaient mises sur le marché comme d'autres titres. La compagnie nous ayant promis de——

Ici encore nous les voyons en consultation intime avec le Grand Tronc.

—de remplir cette condition, nous serons justifiables avant de rien faire, avant de donner une garantie, ou d'accepter aucune responsabilité, d'exiger qu'elle s'exécute suivant toutes les règles, en sa qualité corporative ; et c'est ce que prescrit l'amendement que nous avons déjà accepté. Puis, la Compagnie du Grand-Tronc, par ses fonctionnaires, nous a promis de faire autre chose, c'est-à-dire de garantir les obligations de la nouvelle compagnie. . . . .

Or, M. l'Orateur, le ministre des Finances a fait observer que le gouvernement était en consultation fréquente avec le Grand Tronc, qu'il était satisfait de l'arrangement intervenu, qu'il était virtuellement favorable à l'amendement soumis par l'opposition, pendant la session dernière, demandant que le contrat fût signé, avant de nous engager à faire cette dépense. Cette année l'avantage résultant pour nous de cet amendement se trouve perdu, et la garantie que nous avions alors se trouve supprimée du fait du gouvernement.

M. LENNOX.

Je tiens, toutefois, à faire observer qu'au delà de tout doute, la Compagnie du Grand Tronc était en consultation fréquente avec le gouvernement, dans tout le cours de ce débat de la session dernière, qu'elle savait exactement quelle était l'attitude de l'opposition alors, qu'elle savait exactement quelle était l'attitude du gouvernement. Il est monstrueusement injuste de la part de la compagnie, après s'être fait donner tout ce qu'elle pouvait l'année dernière, de revenir à la charge cette année et de vouloir supprimer la garantie même en considération de laquelle on lui a accordé ce qu'elle demandait. Car je dois supposer que les honorables députés qui ont appuyé le gouvernement ont donné quelque considération à ces questions; et ces garanties mêmes qui ont permis probablement, l'année dernière, de rallier au gouvernement certains partisans, indécis sont aujourd'hui supprimés et un contrat encore moins favorable que celui de la session dernière leur est imposé.

Le ministre des Finances a dit encore (voir la page 12109 des "Débats," version française) :

Notre interprétation du contrat est la même que celle des fonctionnaires du Grand-Tronc à cet égard. Toutefois, sans vouloir reprendre une discussion antérieure, je dirai que c'est là ce que l'Acte exige ; et ils nous ont assuré que la compagnie était prête à faire ce que l'Acte exige.

C'est là parler sans ambages. C'est un ministre d'Etat qui donne nettement sa parole au parlement et au peuple canadiens qu'il est intervenu un arrangement final entre le gouvernement et la Compagnie du Grand Tronc, et que si le parlement veut se donner la peine de sanctionner cet arrangement, il n'y aura ni ergotage, ni subterfuges, de la part du Grand Tronc. Or, si c'est là l'état de choses, la conduite du gouvernement depuis le commencement de la présente session est pour le moins étrange, et n'est nullement en conformité des vues exprimées ci-dessus. En effet, l'année dernière, un ministre d'Etat insistait fortement sur ce point, il soutenait que nous pouvions en toute sécurité consentir aux propositions qu'on nous faisait, puisque ces actions allaient rester la propriété de la Compagnie du Grand Tronc ; et au débat de la présente session, le très honorable premier ministre, prenant une attitude tout opposée à celle du ministre des Finances l'année dernière, nous déclare que les modifications faites au contrat ne sauraient être regardées comme sérieuses par l'opposition à moins qu'il n'y ait chez elle un parti pris de critiquer tout ce qui vient du gouvernement.

Maintenant, le ministre de la Justice a prétendu avec beaucoup d'insistance qu'il est nécessaire que ces actions soient rendues disponibles pour certaines fins, et entre autres en vue de l'acquisition de matériel roulant. Mais le ministre des Finances nous a dit, l'année dernière, que le gouvernement et la Compagnie du Grand Tronc interprétaient

le contrat de l'année dernière de la même manière, que ligne par ligne, ils s'entendaient quant au sens à donner. Et pourtant, nous voyons que lorsque les actionnaires se réunirent à Londres, en mars dernier, et lorsque les administrateurs du Grand Tronc firent connaître à ces actionnaires leurs vues, il se trouva qu'à presque tous égards les directeurs du Grand Tronc étaient d'une autre opinion que le gouvernement ; et l'interprétation qu'ils donnent aux stipulations les plus significatives et les plus importantes du contrat, est diamétralement opposée à celle que lui donne le gouvernement. Le ministre de la Justice nous disait, cet après-midi, qu'en ce qui regarde le matériel roulant, il ne pourrait être donné au Grand Tronc, puisque cette compagnie est tenue de fournir son propre matériel. Voici ce qu'a répondu sir Charles-Rivers Wilson, au sujet de l'amendement proposé par M. Allan, lors de la réunion dont j'ai parlé :

Quant aux cinq millions de matériel roulant, ce n'est pas cinq millions, on l'estime à trois millions.

Il s'agit de cinq millons et de trois millions de livres. Sir Rivers-Wilson fait observer que c'est £3,000,000, soit $15,000,000 qu'il faudra.

A cela le Grand-Tronc n'a pas d'affaire.

C'est là, M. l'Orateur, un autre exemple de la divergence d'opinion qui se produit entre les ministres et ceux avec qui ils ont signé ce contrat. Je ne sais trop si la loi a perdu sa signification, ou non, mais on regarde généralement comme une bonne règle que si les parties ne se sont pas comprises, s'il s'est produit entre elles un malentendu en matière de fait ou de droit, le contrat est nul, même s'il a été couché par écrit. Or, quelle est la position du Canada à cet égard ? S'il est démontré plus tard que bien qu'en paroles les parties se soient entendues, de fait elles ne se sont jamais comprises, qu'elles n'ont jamais interprété le contrat de la même manière, alors il y aurait une bonne raison morale, au moins pour que le Grand Tronc se présente devant le parlement et cherche à obtenir du peuple de nouvelles concessions. Le très honorable premier ministre qui a présenté le projet nous dit que cela n'a pas grande importance, que la réduction du prix du matériel roulant à $15,000,000, n'est que temporaire, que plus tard le chiffre sera de nouveau porté à $20,000,000. Ce n'est pas là l'interprétation de sir Rivers-Wilson. Il dit que le montant n'est pas de £5,000,000, mais de £3,000,000, et que le Grand Tronc n'a rien à faire avec cela. Le Grand Tronc, si je ne me trompe, considère le changement final : au lieu d'avoir à placer pour $20,000,000 de matériel roulant sur toute la ligne, il n'aura plus à en placer que pour $15,000,000.

Sir Rivers-Wilson dit :

Ce matériel roulant sera fourni par le Grand-Tronc-Pacifique.

Le ministre de la Justice affirme qu'on ne pourra faire don au Grand Tronc de ces $25,000,000 de matériel roulant, qu'il lui faudra les acheter, puisque cette somme sera requise pour l'achat du matériel roulant. Sir Rivers-Wilson dit que le matériel roulant sera fourni par le Grand-Tronc-Pacifique.

—et comme l'administrateur général vous le dira, cette compagnie a pris des mesures pour fournir ce matériel roulant par l'intermédiaire d'un syndicat. Par conséquent, vous pouvez effacer cette somme et placer le montant à quatre millions ; et quant au dépôt d'un million, il ne vous coûtera pas un sou.

C'est encore une réponse au ministre de la Justice. Il fait observer que la compagnie devra trouver les fonds pour faire ce dépôt, et qu'elle ne doit pas s'attendre à ce qu'il lui soit jamais remis. Elle ne saurait s'en défendre. Ce million de livres est déposé à la banque ; il ne peut être remboursé au Grand Tronc, et par conséquent, c'est clairement un placement que le Grand Tronc est tenu de faire. Mais sur ce point le ministre de la Justice et le président de cette grande Compagnie du Grand Tronc, sir Rivers-Wilson, ne sont pas d'accord ; car ce dernier donne l'assurance à ses actionnaires,—et ceux-ci verront à ce qu'il tienne parole,—que ce dépôt ne coûtera pas un sou aux actionnaires du Grand Tronc.

M. BLANCHET : M. le président, j'ai entendu avec beaucoup d'intérêt tous les discours qui ont été prononcés sur cette question depuis trois ou quatre semaines. La conduite qu'ont tenue nos honorables amis de la gauche, sur cette question, est la condamnation formelle de celle qu'ils ont tenue depuis le commencement de la session.

Je viens de dire que j'ai entendu avec beaucoup d'intérêt les nombreux discours que l'opposition a faits sur ce point; mais je dois avouer que dans tous ces discours il ne s'est pas trouvé une bonne parole à l'égard de la construction de ce chemin de fer. Ou les membres de l'opposition étaient sincères dans les discours qu'ils ont faits avant ce jour, ou ils ne l'étaient pas. S'ils étaient sincères je leur demanderai comment la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, avec les charges aussi considérables qu'elle a assumées, charges qui devront excéder deux cent millions de dollars,—car on met à la charge du gouvernement à peu près cent cinquante millions.—Il en coûtera à la compagnie au moins quarante millions, vu qu'elle est tenue de fournir elle-même du matériel roulant pour vingt millions, et elle sera obligée de faire face à des intérêts représentant deux cents millions à trois pour cent,—étant donné que les débentures pourront être vendues au pair, cela représente six millions d'intérêt. La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a quarante-cinq millions de capital.

Laissant de côté les intérêts que peut avoir la Compagnie du Grand Tronc dans cette société, je vous demande si, avec des conditions aussi onéreuses imposées à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, cette compagnie mettait en vente ses débentures sur le marché si elle pourrait trouver quelqu'un qui fournirait l'argent pour construire ce chemin ? Si la compagnie ne peut pas trouver d'acquéreur—et elle n'en trouvera certainement pas du côté de l'opposition, parce que c'est une si mauvaise affaire. Si la compagnie, dis-je, ne peut pas trouver d'acquéreurs qui se chargeront de prendre le capital-actions à la condition d'exécuter les obligations contractées par la compagnie, comment voulez-vous que la Compagnie du Grand Tronc puisse acquérir elle-même ces actions sans fournir un seul sou?

On a dit et on répète constamment: mais la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et le Grand Tronc c'est la même chose. Supposons que ce soit la même chose. Je viens de vous dire que si la Compagnie du Grand Tronc n'avait aucun intérêt dans la construction de ce chemin de fer, aucune personne ne voudrait mettre son argent pour acheter ces débentures, car celui qui achèterait son capital-actions, prendrait par là même toutes les responsabilités des dépenses de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

Eh bien, la Compagnie du Grand Tronc, par sa charte, n'avait pas le pouvoir d'acheter les actions dans une autre compagnie. Il fallait donc qu'elle fut autorisée elle-même à prendre de ces actions. Elle y a été autorisée par le présent acte. Mais à quelles conditions pourra-t-elle acheter ? Aux mêmes conditions que tous les tiers acquéreurs. Il n'y a rien dans le projet de loi qui dit que la Compagnie du Grand Tronc pourra acheter plus favorablement que les tiers. Eh bien, comme je l'ai dit il y a un instant, en supposant que la Compagnie du Grand Tronc n'aurait aucun intérêt, il faudrait bien qu'elle dispose de son capital-actions. A qui l'offrirait-elle? Au public? Et qu'en retirera-t-elle? Le prix que le public voudra lui donner. Eh bien, la Compagnie du Grand Tronc, elle-même, étant autorisée à acquérir ces actions, elle les achètera, mais pas autrement que le public et pas à d'autres conditions que le public lui-même pourra les acheter.

J'aimerais que ceux qui combattent ce projet de loi—et je vois en ce moment mon honorable ami le député de Dorchester (M. Morin) qui lui au moins comprend le français et peut saisir mon argument,— répondent à ces deux objections.

M. BLAIN : L'honorable ministre de la Justice a déclaré qu'il était prêt à accepter une partie de l'amendement. Voudra-t-il dire ce qu'il entend faire ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Je propose :

Que l'article 3 soit amendé par l'addition des mots suivants, " et une copie certifiée véritable de tout contrat semblable sera remise sur-le-champ au secrétaire d'Etat du Canada

De fait, j'adopte la dernière partie de l'amendement de l'honorable député de Peel (M. Blain).

L'amendement est adopté.

L'honorable M. HAGGART : Je désire faire quelques observations au sujet de cette disposition, en réponse à ce qu'a dit de son effet l'honorable ministre de la Justice. Cette disposition modifie virtuellement le contrat de l'année dernière et étend le pouvoir qu'a la compagnie de céder de ses actions. L'honorable ministre de la Justice a dit qu'aux termes de l'article 11 de l'acte constitutif de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, les directeurs de la compagnie élus par les actionnaires avaient le droit de céder des actions—pour quelles fins ?

Les directeurs de la compagnie élus par les actionnaires peuvent constituer et émettre à titre d'actions libérées des actions de la compagnie, souscrites ou non, et ils peuvent attribuer et remettre en paiement d'outillage, matériel roulant, docks, élévateurs, quais, entrepôts, bateaux ou navires, ou matériaux de tout genre ou en considération de droits, pouvoirs et privilèges acquis et aussi pour les créanciers des entrepreneurs et des ingénieurs tel montant d'actions ordinaires qui sera une compensation légitime et raisonnable pour les biens achetés.

Sa conclusion était qu'avant de pouvoir émettre ces actions, il lui faudrait établir qu'on en va payer la bonne valeur. Ce pouvoir accordé à la compagnie de céder des actions aux actionnaires, ingénieurs et autres, n'était pas suffisant, et l'article du bill qui est actuellement à l'examen l'étend à la garantie, car l'article de la charte du Grand-Tronc-Pacifique ne couvre pas la garantie. Cet article du bill permet simplement à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de transporter des actions aux directeurs de la Compagnie du Grand Tronc pour quelqu'une des raisons données dans l'article 11 de la charte, et de plus, en équivalent de la garantie fournie par la Compagnie du Grand Tronc, relativement aux obligations ou autres titres de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Cette disposition ne fait qu'étendre les pouvoirs accordés l'année dernière. La garantie ne se trouvait pas couverte par la charte du Grand-Tronc-Pacifique de l'année dernière, et cette disposition ne fait qu'étendre les pouvoirs accordés par cette charte. L'honorable ministre de la Justice demande : Qu'allez-vous pouvoir faire avec ces $45,000,000 d'actions ? C'est tout juste suffisant pour continuer l'entreprise. La compagnie devra placer pour $20,000,000 de matériel roulant sur le chemin ; elle devra construire des embranchements ; un embranchement sur le lac Supérieur, un embranchement sur North-Bay, un embranchement sur Montréal, et un autre de Chipman à Saint-Jean. Nous devrions être en possession de tous les renseignements que possède l'hono-

rable ministre. S'il existe une convention avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique au xtermes de laquelle celle-ci doit construire des lignes vers le lac Supérieur, vers North-Bay, vers Montréal et de Chipman à Saint-Jean, comme le lui permet sa charte, et si c'est là une des conditions de l'émission des $45,000,000 d'actions, on devrait en informer la Chambre.

M. CLARKE : La compagnie n'est pas tenue de construire ces embranchements.

L'honorable M. HAGGART : Elle n'est n'est pas tenue de les construire, mais l'honorable ministre de la Justice suppose que les $45,000,000 d'actions seront requis dans ce but. La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a le droit d'émettre des obligations au montant de $30,000 par mille d'embranchements qu'elle construira vers le lac Supérieur ou sur ces autres points que j'ai nommés. En outre, dans la province d'Ontario, la compagnie recevra du gouvernemet provincial une subvention de $2,000 en argent et $6,000 acres de terre par mille. Si c'est l'intention du gouvernement de notre pays de subventionner aucun des embranchements reliant la ligne principale au lac Supérieur, à North-Bay ou Montréal ou reliant Chipman à Saint-Jean, on devrait en informer la Chambre. On devrait nous faire connaître l'entreprise dans tous ses détails. Nous ne pouvons bien comprendre les arrangements financiers. Les $45,000,000 d'actions peuvent n'être pas suffisants, ou encore ils peuvent former plus qu'il ne faudrait. La compagnie n'aura pas besoin d'un seul dollar de ces actions pour les fins indiquées par l'honorable ministre de la Justice. Quand le président de la Compagnie du Grand Tronc déclare à ses actionnaires que la seule responsabilité assumée par le Grand Tronc a trait à la garantie du quart des obligations en vue de la construction des sections des prairies et des montagnes, on se rendra compte que la prétention de l'honorable ministre de la Justice n'est pas bien fondée.

Le dépôt exigé à titre de cautionnement pour l'exécution de l'entreprise n'est que pour la forme, puisque on en fera remise à la compagnie qui consacrera ces deniers à l'outillement de la voie ferrée. La compagnie n'a pas d'autre obligation que celle se rattachant à ces $15,000,000. Quant à l'émission d'obligations dans le but de construire le chemin de fer, la Compagnie du Grand Tronc doit-elle se charger de quelque responsabilité à cet égard ? Dans l'affirmative, sir Charles Rivers-Wilson aurait menti à ses actionnaires ; or, en Angleterre, on le sait, il n'est pas un seul gentleman qui voulût faire pareille affirmation la sachant contraire à la vérité des faits. Il s'agit simplement ici d'une extension des pouvoirs accordés sous l'empire de la loi adoptée l'année dernière, dans le but d'autoriser la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et la Compagnie du Grand Tronc à conclure une convention tendant à la garantie des obligations. Quelles sont ces obligations ? Les seules obligations que ces compagnies puissent garantir sont celles-là mêmes qui sont garanties par une première hypothèque, sur le chemin de fer, si, toutefois, l'allégation de sir Charles Rivers-Wilson est exacte. Le ministre de la Justice prétend que nous ne sommes pas liés par les déclarations de sir Charles Rivers-Wilson, mais uniquement par la loi adoptée par le parlement. Sir Charles Rivers-Wilson dit à ses actionnaires : Je n'ai pas besoin de votre garantie ; je ne veux pas que les actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc assument d'autres responsabilités que celles que j'ai mentionnées. Que doit-il advenir des actions ordinaires jusqu'à concurrence de $45,000,000 ? D'après les stipulations de la convention sanctionnée l'année dernière, la Compagnie du Grand Tronc devait recevoir $25,000,000 valant d'actions, et pourquoi ? Parce qu'elle a virtuellement donné sa sanction à l'entreprise, et parce qu'elle a garanti des obligations, censées d'abord d'ordre secondaire, mais actuellement de premier ordre, prenant rang, sur un pied d'égalité, avec les obligations de l'Etat. Le ministère des Chemins de fer devrait nous donner un état estimatif du coût de l'entrerise dans son ensemble ; il devrait nous dire l'usage qu'on fera des deniers publics affectés à cette entreprise et ce qu'il entend faire de ces $45,000,000. Le ministre de la Justice prétend que la compagnie affectera ces deniers aux lignes tributaires et à l'outillement de la voie ferrée. A coup sûr, le parlement a droit d'être éclairé sur la teneur des conventions intervenues entre la Compagnie du Grand Tronc et le parlement, au sujet de la construction de ces embranchements ; il a droit de savoir si la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique doit effecter à ces travaux le produit des obligations émises, ainsi que les subventions des législatures provinciales ; bref, s'il est intervenu entre la compagnie et le gouvernement d'autres conventions que celle soumises à nos délibérations. Dans son discours aux actionnaires du Grand Tronc, M Hays, le chef d'exploitation de la Compagnie du Grand Tronc a dit : Nous comptons, pour la construction de ces enbranchements, sur le concours financier des législatures provinciales et du gouvernement fédéral. Il faudrait que le gouvernement nous éclairât sur la situation financière de l'entreprise dans son ensemble. Les fonctionnaires du ministère des Chemins de fer devraient nous soumettre un rapport établissant le coût estimatif des travaux et le chiffre des sommes que a compagnie versera dans cette entreprise ; le montant affecté à la construction des embranchements et le chiffre probable des subventions accordées à ces lignes tributaires. Nous sommes dans les plus profondes ténèbres sur tout ce qui se rattache aux actions en

question et sur leur application. Le bill autorise les directeurs de la Compagnie du Grand Tronc à négocier avec les directeurs de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à conclure une convention avec la Compagnie du Grand Tronc et nous ignorons la nature de cette convention. La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique peut céder à la Compagnie du Grand Tronc ces $45,000,000 valant d'actions et la seule garantie qui nous soit donnée, c'est la déclaration du ministre de la Justice affirmant que pareille chose ne saurait se faire, puisque cette somme devra être appliquée à l'outillement du chemin de fer. Sir Charles Rivers-Wilson ne se range pas à cet avis ; il déclare que la compagnie demandera le matériel roulant à une compagnie de crédit. On sait comment s'est effectué le dépôt en question : On a adressé au gouvernement une lettre portant qu'un dépôt avait été fait à la banque de Montréal et que le gouvernement pourrait le retirer à six mois d'avis ; bref, c'est un crédit accordé à la Compagnie du Grand Tronc et celle-ci peut s'entendre avec la banque de Montréal sur le versement des fonds, dans un délai de six mois.

En réalité, nous ignorons l'application qu'on fera de ces $25,000,000 valant d'actions, et quant aux $20,000,000, nous n'avons que la déclaration du ministre de la Justice affirmant que cette somme est applicable au matériel roulant. Il faudrait que le gouvernement nous donnât un état circonstancié de la situation financière dans son ensemble. L'amendement que nous présentons ralliera les suffrages des actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc, puisqu'il nous donne la certitude que toute convention intervenue entre la Compagnie du Grand Tronc et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sera approuvée par le gouvernement. Cet amendement, fort simple pourtant, les députés de la droite l'ont repoussé. Ce que veut le pays et ce que désire l'opposition, c'est un état circonstancié de la situation financière de l'entreprise, état que nul ministre encore ne nous a donné.

Sir WILLIAM MULOCK : Avant la suspension de la sénce, j'ai déclaré en réponse au chef de l'opposition qu'il a été échangé une correspondance entre le gouvernement et la Compagnie du Grand Tronc au sujet de certaines rumeurs relatives à l'emploi d'ingénieurs étrangers par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. J'ai maintenant sous les yeux la liasse des documents en question. Je m'abstiendrai de parcourir toute cette liasse, mais les documents que je vais communiquer à la Chambre indiqueront suffisamment l'attitude du gouvernement sur cette question. Au dire du chef de l'opposition, la rumeur circule qu'un grand nombre d'étrangers sont employés à ces travaux, à l'exclusion des Canadiens. Je dois ajouter que la plainte communiquée au gouvernement ne se rattache pas uniquement à la Compagnie du Grand Tronc. Ainsi, on affirme que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique est coupable au même titre. Au mois d'avril 1904, je recevais de M. Geo. L. Griffith, de Winnipeg, secrétaire de la Fédération des ingénieurs du Canada, une lettre appelant l'attention du ministère sur ce fait, et dans cette lettre, l'auteur désigne huit personnes qui, affirme-t-il, sont des étrangers des Etats-Unis employés aux travaux de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Avant de m'adresser cette lettre, il avait écrit dans le même sens à plusieurs de mes collègues ; et ceux-ci me renvoyèrent l'affaire. Après avoir parcouru cette correspondance, je dressai une liste des individus qui, au dire de l'auteur, étaient des étrangers venant des Etats-Unis, et que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique employait aux études et levés de plans de leur voie ferrée. Le 19 avril, j'adressai au sous-chef et contrôleur de l'exploitation de la Compagnie du Grand Tronc une lettre dont voici la teneur :

Le secrétaire, pour la section du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest, de la fédération des ingénieurs du Canada a appelé l'attention du gouvernement sur le fait que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique emploie un certain nombre d'étrangers des Etats-Unis, et il a demandé qu'il soit pris des mesures pour leur renvoi aux Etats-Unis, alléguant que leur emploi a déjà causé et cause encore de graves souffrances parmi les familles de nombre d'ingénieurs canadiens très émérites, qui sont forées de chômer. Voici les noms des personnes désignées dans la communication du secrétaire de la Fédération des ingénieurs canadiens, comme étant employés en violation des dispositions de la loi relative à la main-d'œuvre étrangère, ainsi que leurs fonctions respectives :

G. A. Kyle, ingénieur de Tacoma, Wash., employé à Winnipeg.

M. Kyle, ingénieur, Tacoma, Wash., employé à Winnipeg.

M. Allen, ingénieur, Saint-Paul, Minn., employé à Winnipeg.

M. Keller, ingénieur, Cleveland, O., employé à Winnipeg.

M. Van Arsdale, ingénieur, Portland, Ore., employé à Edmonton.

M. McNeil, ingénieur, Indiana, employé à Edmonton.

M. Jones, ingénieur, Saint-Paul, Minn., employé à Edmonton.

M. Hare, ingénieur, du Wisconsin, employé à Edmonton.

Wm Myer, de Portland, Ore., sous-ingénieur.

W. H. Goodman, dessinateur, de Tacoma, employé au bureau de Montréal.

Wm Mason, dessinateur, Des Moines, Iowa, employé au bureau de Winnipeg.

Orde, ingénieur-adjoint, employé à l'est de Winnipeg.

Raymond Hickman, de Tacoma, Wash., ingénieur, employé à l'est de Winnipeg.

M. Hicks, arpenteur géomètre, de l'Ohio, employé à l'ouest de Winnipeg.

M. Anderson, topographe, de Seattle, Wash., employé à l'ouest de Winnipeg.

Je serais bien aise que vous me fissiez savoir si les informations du secrétaire de la Fédération des ingénieurs canadiens, au sujet de chacune des personnes désignées dans sa

communication, sont, oui ou non, conformes à la vérité des faits.

Bien à vous,
(Signé) WILLIAM MULOCK,
Ministre du Travail.

Ne recevant pas de réponse à cette communication, j'écrivis à M. Hays, le chef d'exploitation, en date du 26 avril 1904, la lettre dont voici la teneur :

Cher monsieur,—Comme vous le savez,on a adressé au premier ministre, au ministre des Chemins de fer ainsi qu'à moi-même, à titre de ministre du Travail, certaines plaintes relativement à l'emploi d'étrangers des Etats-Unis aux études et levés de plans de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et cela, à l'exclusion des citoyens canadiens. De temps à autre, mes collègues ont porté ces plaintes à l'attention de votre compagnie, et ont fait connaître aux représentants des plaignants les explications et les dénégations de votre compagnie. Ces explications et ces dénégations ont paru fort légitimes, et de l'avis du gouvernement, cette question, eu égard à son importance, demande une solution prompte et satisfaisante. Ceux de mes collègues avec qui il a été échangé jusqu'ici des communications à cet égard, et le cabinet dans son ensemble, m'ont demandé à titre de ministre du Travail, d'étudier la question, et si je le fais, c'est que je nourris l'espoir que votre compagnie fera disparaître immédiatement toute cause de grief.

Sous ce pli, vous trouverez certains extraits d'une communication, en date du 18 du courant, dont l'auteur est M. Geo. L. Griffith, le secrétaire de la Fédération des ingénieurs canadiens, section du Manitoba, des territoires du Nord-Ouest et de la Colombie Anglaise, accusant la Compagnie du Grand Tronc d'infraction à la loi relative à la main-d'œuvre étrangère. Comme vous le verrez, M. Griffith affirme que les employés ci-après désignés sont des citoyens américains :

G. A. Kyle, ingénieur de division, résidence, 1320 North Yorkima Avenue, Tacoma, Wash.

S. M. Kyle, ingénieur (frère de G. A. Kyle), résidence, 1320 North Yorkima Avenue, Tacoma, Wash.

— Allan, ingénieur attaché au bureau, résidence, Saint-Paul. Minnesota (un parent de G. A. Kyle, de J. R. Stevens).

— Kellar, ingénieur, résidence Cleveland, Ohio.

J. Heaman, ingénieur, résidence, Oklahama.

Raymond Hickman, ingénieur (neveu de G. A. Kyle), résidence, Tacoma, Wash.

William Myers, ingénieur, résidence, Portland, Ore.

— Nutting, ingénieur du tracé, résidence.

W. Mason, dessinateur, résidence.

M. H. Goodman, dessinateur (actuellement transféré au bureau du Grand Tronc, Montréal).

— Van Arsdale, ingénieur de district, résidence, Indiana.

W. Jones, ingénieur, résidence, Saint-Paul, Minnesota.

— Hare, ingénieur, résidence, Wisconsin.

Wm Mann, père, ingénieur, résidence, 1215 Stopple Street, Cincinati, Ohio.

Wm Mann, fils, ingénieur, résidence, 1215 Stopple Stree, Cincinnati, Ohio.

— Hicks, arpenteur géomètre, résidence, Tacoma, Washington.

— Anderson, topographe, résidence, Seattle, Washington.

M. Griffith affirme, en outre, que M. J. R. Stephens, ingénieur en chef-adjoint de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et M. Burt, surintendant en chef de la construction, sont citoyens américains.

Dans une communication (demeurée jusqu'ici sans réponse) que j'ai adressée à M. Wainwright, le 19 du courant, et dont je vous transmets un exemplaire sous ce pli, figure une liste de quinze personnes, au service de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, qu'on affirme être citoyens américains. Je dois ajouter que la plupart de ces individus sont désignés dans la liste mentionnée dans les extraits ci-annexés ; mais les individus dont les noms suivent n'y sont pas désignés :

M. Nutting, ingénieur préposé au tracé.

W. Mann, père, de Cincinnati.

W. Mann, fils, de Cincinnati.

Comme vous le verrez, la Fédération en question demande l'établissement d'une commission chargée de faire enquête sur les faits, et s'il s'élève quelque doute sur la question de savoir s'il a été commis quelque grave infraction de la loi, il semble légitime qu'on nomme un tribunal chargé de faire enquête sur les faits et d'établir ainsi les bases voulues pour l'application de la loi.

Je vous prierais de me transmettre à brève échéance, un état indiquant les noms, la nationalité et le lieu de résidence, ou domicile des différents individus employés de temps à autre, jusqu'aujourd'hui, par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ou par la Compagnie du Grand Tronc aux études et levés de plans du Grand-Tronc-Pacifique; en outre, une liste de toutes les demandes d'emploi présentées par les Canadiens relativement aux mêmes travaux, cet état indiquant la liste des Canadiens à qui on a refusé de l'emploi et ceux à qui on en a accordé.

Je vous saurais gré de m'adresser votre réponse à cette communication, à aussi courte échéance que possible.

Bien à vous,
WILLIAM MULOCK,
Ministre du Travail.

En réponse à cette communication, j'ai reçu, en date du 26 avril 1904, de M. Hays, une lettre où il dit qu'il a écrit au premier ministre à cet égard, ajoutant que cette communication au premier ministre doit être tenue pour confidentielle, à moins que celui-ci n'en autorise la publication. Il n'y a rien de nature confidentielle dans cette communication ; mais au point de vue de l'étiquette, M. Hays a cru préférable, sans doute, que je ne livrasse point à la publicité une lettre adressée au premier ministre sans que j'eusse, au préalable, obtenu son consentement. Ce document est de nature publique, et dans les observations que le premier ministre nous a adressées aujourd'hui, il nous a fait-connaître la substance de cette lettre, en disant que M. Hays, après avoir donné la liste des employés, déclare que 96 pour 100 ou à peu près, sont Canadiens, et environ 3 ou 3½ pour cent Américains. Toutefois, cette communication, ne comportant pas une réponse directe à ma question, j'ai adressé à M. Hays, en date du 3 mai 1904, une autre lettre dont voici la teneur :

Cher monsieur,—J'ai reçu votre lettre du 29 ultimo, contenant les exemplaires de la corres-

pondance que vous avez échangée avec le premier ministre, ainsi qu'avec M. Griffiths, au sujet de l'emploi d'étrangers, à l'exclusion des citoyens canadiens aux études et levés de plans du Grand-Tronc-Pacifique, question que j'ai traitée dans la communication que je vous ai adressée le 26 ultimo.

Comme je vous l'ai fait observer dans ma lettre de cette date, le gouvernement m'a confié l'étude de cette question, et je vous ferai observer que la correspondance incluse dans votre communication ne répond pas parfaitement aux points soulevés dans ma lettre du 26 ultimo.

Dans cette lettre, je vous priais de me transmettre un état indiquant les noms, la nationalité et le domicile ou lieu de résidence des différents individus employés de temps à autre, jusqu'aujourd'hui, par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ou par la Compagnie du Grand Tronc, pour les études et levés de plans du Grand-Tronc-Pacifique, en outre, une liste de toutes les demandes d'emploi adressées par des Canadiens relativement aux mêmes travaux, cet état indiquant les Canadiens à qui l'on a refusé de l'emploi et ceux qui en ont obtenu. J'ai aussi indiqué les noms de 18 individus actuellement au service de la compagnie qui seraient tous, prétend-on, citoyens américains.

Je vous prierais de nouveau de me transmettre, à courte échéance, les états demandés dans ma lettre précédente, et de me faire savoir si ces différents individus sont, oui ou non, citoyens américains, et, dans l'affirmative, pourquoi dans chaque cas, on a nommé ces individus à ces emplois, à l'exclusion de citoyens canadiens, si toutefois, on l'a fait.

Dans votre lettre au premier ministre, vous affirmez que le plus grand nombre des individus employés aux études et levés de plans du Grand-Tronc-Pacifique sont Canadiens, et qu'il n'y a qu'une infime proportion d'Américains. Je dois vous faire observer à cet égard, qu'il ne suffit pas d'affirmer que le plus grand nombre des employés sont Canadiens ou sujets britanniques ; car, de l'avis du cabinet, il ne faudrait jamais employer aux travaux de la ligne projetée des étrangers qui n'ont pas de domicile réel et de bonne foi au Canada, s'il est possible de faire exécuter ces travaux par des Canadiens. Relativement à une couple d'Américains que vous admettez avoir été employés par la compagnie, vous déclarez qu'ils ont été engagés à certains endroits du Canada. Bien que l'emploi d'étrangers au moyen d'engagements conclus avec eux au pays même, ne constitue peut-être pas, strictement parlant, une infraction de la loi relative à la main-d'œuvre étrangère, cependant, au fond, c'est une atteinte portée au principe portant que, partout où la chose est possible, ces travaux doivent être exécutés par des sujets britanniques ou des personnes qui ont fait du Canada leur lieu de résidence.

La construction du Grand-Tronc-Pacifique est une entreprise de la plus haute importance au point de vue national, et il ne faut jamais perdre de vue l'objectif visé et le caractère national de cette entreprise. Il y a lieu de croire que la colonisation et l'établissement du pays suivront la construction et le développement du nouveau réseau, et il importe que tous les travaux d'urgence se rattachant à la construction de ce réseau, contribuent de toute façon à la réalisation de cet objectif si important. La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne saurait plus sûrement éluder cet objectif qu'en employant des citoyens de pays étrangers qui n'ont pas d'intérêt permanent au pays et qui quitteront sans doute le Canada, du moment que les travaux auxquels ils sont employés seront terminés.

Je vous prierai de nouveau, en terminant cette lettre, de vouloir bien me transmettre, dans le plus court délai possible, les renseignements que je vous ai demandés dans ma lettre du 26 ultimo, ainsi que dans la présente communication.

Bien à vous,
WILLIAM MULOCK,
Ministre du Travail.

Le 6 mai je reçus de M. Logan, deuxième vice-président suppléant une lettre dont voici la teneur.

J'accuse réception de la lettre que vous avez adressée, le 3 août, à notre deuxième vice-président, et chef d'exploitation, M. C. M. Hays, relativement à l'emploi d'étrangers pour les travaux du Grand-Tronc-Pacifique.

M. Hays est actuellement dans l'ouest, mais il sera sans doute de retour à Montréal au commencement ou à la fin de la semaine prochaine, et alors, il prendra personnellement connaissance de votre communication.

Bien à vous,
(Signé) R. S. LOGAN.

Le 7 mai, je reçus une autre lettre de M. Griffith, se rattachant encore à cette question, et le 9 mai, j'adressai à M. Hays la lettre que voici :

Cher monsieur,—J'ai reçu aujourd'hui même une lettre que M. J. L. Griffith m'adresse en date du 4 du courant et où il m'affirme ce qui suit : " Le bureau juge utile d'informer votre gouvernement que nous avons une liste supplémentaire de 20 ingénieurs et ingénieurs-adjoints employés aux travaux du Grand-Tronc-Pacifique ". Plus loin, il ajoute :

" Outre la liste ci-haut mentionnée, nous avons reçu aujourd'hui même une autre liste de 15 noms d'individus qu'on a fait venir tout dernièrement des Etats-Unis ".

Plus loin il dit :

" M. H. Talbot Crossie, un ingénieur anglais émérite, n'ayant pas réussi à obtenir de l'emploi, est venu à mon bureau me supplier de l'aider à vendre ses instruments d'ingénieur, afin de réaliser suffisamment de fonds pour retourner en Angleterre ou au moins au Nouveau-Brunswick, où il espère pouvoir trouver quelque emploi temporaire chez quelques amis.

M. Griffith me transmet aussi une lettre signée par M. Harris, dont vous trouverez un exemplaire sous ce pli. Voici ce que M. Griffith déclare au sujet de l'individu en question :

" Pour corroborer davantage ce qu'on a dit au sujet de la situation fort grave où se trouvent au Canada les ingénieurs canadiens et anglais, par suite de l'ostracisme qu'on exerce à leur endroit, en faveur d'étrangers, j'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli une lettre de M. R. Harris, citoyen anglais demeurant au Canada depuis plus de quatre ans, et ingénieur civil de profession ".

Je vous prierais de me transmettre, aussi tôt que possible, une liste complète de tous les étrangers des Etats-Unis employés jusqu'ici ou actuellement aux travaux du Grand-Tronc-Pacifique, soit aux études topographiques, soit dans les bureaux ou ailleurs, avec les dates de leur emploi, le chiffre de leur rémunération et la nature de leur emploi.

Je vous saurais gré de m'informer si les deux ingénieurs mentionnés dans la lettre de M. Griffith (M. Crosbie et M. Harris) ont demandé de l'emploi à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et dans l'affirmative, quelle décision les autrités ont prise, relativement à leur demande.

Le 7 du courant, j'ai reçu de votre adjoint, M. R. S. Logan, une communication où il accuse réception de la lettre que je vous ai adressée le 3 du courant, ajoutant que vous en prendriez connaissance à votre retour à Montréal, au cours de cette semaine. Il est regrettable qu'en pareille matière, votre compagnie fasse preuve de si peu de diligence. et en raison des retards déjà subis, j'espère que vous serez en mesure de me transmettre des renseignements circonstanciés, en réponse à mes lettres du 3 courant et de ce jour. Le gouvernement tient à protéger la main-d'œuvre canadienne, relativement aux travaux publics ou à des travaux comme ceux que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique fait exécuter avec la garantie de l'Etat ou à même les deniers publics ; et à mon avis, en reconnaissant officiellement ce principe aujourd'hui même, on pourrait parer à de fâcheuses conséquences, pour l'avenir.

Ce matin même, j'ai reçu de M. Hays la lettre que voici :

Montréal, 12 mai 1904.

Mon cher monsieur,—En revenant d'une course de dix jours dans l'ouest, je trouve sur mon bureau vos lettres du 3 et du 9 mai où vous revenez sur les plaintes de M. Griffith relativement au prétendu emploi d'étrangers, à l'exclusion de citoyens canadiens, aux travaux du Grand-Tronc-Pacifique. Il me serait difficile de rien ajouter à ma lettre du 29 ultimo, contenant les noms, la nationalité et le genre d'occupation de tous les employés aux études et levés de plans, sans au moins prendre le temps d'obtenir des renseignements plus circonstanciés. Vous le comprendrez facilement, puisque nous avons pour système de donner la préférence aux Canadiens et de n'employer d'étrangers que lorsqu'il devient impossible d'obtenir les services de Canadiens ayant l'expérience et l'habileté voulues, nous n'avons pas jugé utile de conserver dans nos archives les pièces qui nous permettraient de vous donner sur-le-champ les renseignements désirés; et comme, pour le moment, nos employés sont dispersés un peu partout, quelques-uns d'entre eux, à des milles de distance de la ligne du chemin de fer, il devra nécessairement s'écouler quelque temps, avant que nous puissions faire droit à votre demande.

La même réponse s'applique aux nombreuses demandes d'emploi, formulées tant verbalement que par écrit, et auxquelles nous avons parfois fait droit, tandis que, d'autres fois, nous avons dû leur opposer un refus catégorique. Vous le comprenez, ces questions ne se traitent pas ici, au bureau général ; elles ne sont ni de mon ressort ni de celui de l'ingénieur en chef adjoint ; mais ce sont les ingénieurs de division qui, chargés de la responsabilité des équipes qu'ils dirigent, emploient aux études et aux levès des plans les hommes les plus aptes à cette besogne, les utilisant, tant qu'ils s'acquittent bien de leur besogne et les congédiant du moment qu'ils ne remplissent plus leurs devoirs avec la ponctualité voulue.

La plupart des plaintes qu'on vous a transmises, comme celles dont M. Griffith s'est fait l'écho, viennent, sans doute, d'individus qui, après avoir été au service de la compagnie, ont été démis de leurs fonctions et cherchent ainsi à créer des ennuis en prétendant qu'ils sont victimes de passe-droits.

Bien à vous,
(Signé) CHAS M. HAYS.

Voici ma réponse :

Ottawa, 13 mai 1904.

Cher monsieur,—Je regrette que votre lettre du 12 du courant que je viens de recevoir, ne soit nullement une réponse à ma communication du 28 ultimo, ainsi qu'à celles du 3 et du 9 du courant. Bien que vous ne puissiez peut-être pas me donner tous les renseigenemtns demandés, je suppose, d'après la teneur de votre lettre du 29 ultimo adressée au premier ministre, que vous êtes, au moins, en mesure de m'éclairer sur les faits que j'ai signalés à votre attention dans mes différentes lettres. Votre dernière lettre ne fait nullement mention de ces faits.

On allègue que les individus ci-après désignés, bien qu'étrangers et ne résidant pas au Canada, ont été employés par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique aux titres ci-après désignés. Je tiendrais à recevoir, à courte échéance, un état relatif à chacune des personnes désignées et indiquant si ces individus sont, oui ou non, étrangers, ainsi que la date de leur engagement et la raison de leur engagement, à l'exclusion des Canadiens.

Puis, vient une listes des individus désignés dans une pièce précédente.

Comme cette liste est bien précise, rien n'empêche de transmettre sans délai les renseignements demandés au sujet de chacune des personnes désignées dans cette liste. Je tiendrais aussi à recevoir à brève échéance, les autres états demandés dans mes lettres du 26 ultimo, du 3 et du 9 du courant.

Ce n'est là qu'une partie de la correspondance se rattachant à cette question et qui sera déposée sur le bureau de la Chambre avec le rapport; c'est celle qui a été échangée en dernier lieu et qui indique parfaitement l'attitude du cabinet. Pour mon propre compte, je l'avoue, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne saurait alléguer de raisons valables en faveur de l'emploi d'individus étrangers, ou ne résidant pas au pays, ne jouissant pas de la qualité de sujets britanniques, et cela à l'exclusion des Canadiens. Je ne me prononce pas, pour le moment, sur la question de savoir si, oui ou non, la Compagnie a employé ces étrangers; mais c'est notre devoir de constater les faits. Si la Compagnie du Grand Tronc eût voulu faire preuve de diligence, elle aurait pu nous transmettre ces renseignements, à plus brève échéance, et j'ignore à quel mobile elle obéit en le faisant pas. A coup sûr, pour mon propre compté, je ne saurais tolérer qu'elle ne l'emporte en pareille matière, et si elle ne nous transmet pas ces renseignements franchement et loyalement, de façon à nous autoriser à étudier les faits, nous aurons recours à d'autres moyens pour les obtenir.

M. SAMUEL HUGHES : Je désire poser une question au ministre. Il y a 22 in-

dividus désignés dans cette liste. S'agit-il d'ingénieurs, de Chinois, d'ouvriers employés au nivellement de la voie et autres travaux ? En effet, si je ne me trompe, ceux qui portent les chaînes des arpenteurs et qui manient la hache sont peut-être des Canadiens, mais les ingénieurs sont presque tous des Américains.

Sir WILLIAM MULOCK : On affirme qu'un bon nombre sont ingénieurs, ou ingénieurs auxiliaires. Quelques-uns, affirme-t-on, sont employés aux bureaux.

M. MACLEAN : A titre de dessinateurs ?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui.

M. SAMUEL HUGHES : Des jeunes gens, sans doute.

Sir WILLIAM MULOCK : A mon avis, il ne faut pas tolérer qu'on leur confie de même les plus hauts emplois. Au demeurant, le même principe s'applique à la question dans tout son ensemble. Il ne s'agit pas ici d'une question de pour-cent. A mon sens, M. Hays a bien mauvaise grâce de dire qu'à peine a-t-on fait venir au pays trois pour cent de ces individus en infraction de la loi ou contrairement à l'esprit de nos lois.

M. CLARKE : Comment est-il possible de les faire venir ici, si la loi est appliquée ?

Sir WILLIAM MULOCK : Dans le mémoire en question, M. Hays se sert des mots "Engagés au Canada". Or, la loi relative à la main-d'œvre étrangère, qui est une mesure de représailles—je n'ai pas bien saisi la pensée de l'honorable député (M. Clarke)——

M. CLARKE : Le ministre prétend qu'il n'a pas bien saisi ma pensée. J'ai prêté la plus religieuse attention à ses paroles, et à mon avis, ce sont ses propres explications qui semblent obscures.

Sir WILLIAM MULOCK : Je le répète, la loi relative à la main-d'œuvre étrangère en vigueur au Canada est une mesure de représailles, et l'honorable député semble révoquer la chose en doute. En pareilles circonstances, j'affirme que la loi relative à la main-d'œuvre étrangère adoptée par le Canada à titre de représailles, correspond aux lois sur la main-d'œuvre étrangère adoptées par certains Etats de l'union américaine.

M. CLANCY : Le ministre me permettrait-il de lui poser une question ? N'est-il pas déerété dans notre loi sur la main-d'œuvre étrangère qu'il sera permis de faire venir au pays les ouvriers expérimentés ? Or, si pareille disposition existe, est-ce que cet arnieurs auxiliaires et dessinateurs en question ?

Sir WILLIAM MULOCK : Notre loi comporte certaines exceptions, si ma mémoire est fidèle, car je n'ai pas relu dernièrement le texte de la loi—mais ces exceptions n'autorisent l'emploi d'experts étrangers, que dans le cas où il ne s'en trouverait pas au pays. S'il est impossible de se procurer au pays même les services de ces experts, alors l'exception peut s'appliquer. Mais, j'en suis convaincu, ce n'est pas une exception absolue. Lorsque l'honorable député m'a interrompu, j'allais dire qu'on a mauvaise grâce de prétendre qu'il n'y a ici qu'une légère infraction de la loi. Si on fait venir au pays des étrangers, au détriment de nos nationaux, qui sont ainsi forcés de chômer, quand bien même ne s'agirait-il que d'un seul individu, j'affirme que c'est une violation de la loi. Le député de Toronto-ouest (M. Clarke) nous a rappelé que la loi relative à la main-d'œuvre étrangère en vigueur au Canada frappe de certaines peines l'introduction de la main-d'œuvre étrangère, et c'est à cette observation que je réponds. Si j'en juge d'après certaines remarques formulées dans le document transmis au premier ministre, il y a lieu de croire que la Compagnie du Grand Tronc cherche à éluder la loi, en engageant ces individus au Canada même.

M. CLARKE : Qui cherche à éluder la loi ?

Sir WILLIAM MULOCK : On le comprend, il est facile de suggérer à un étranger de venir au Canada, et une fois qu'il y est rendu, de l'engager, ce qui constitue une tentative d'éluder la loi. S'il en est ainsi, ou bien si la loi est défectueuse à cet égard, il faudrait la réformer, même si force nous était d'aller plus loin que la loi de l'état de New-York, celle-là même qui a donné naissance à la loi similaire en vigueur au pays. Si la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, ou la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui, paraît-il, viole aussi la loi à cet égard, ou enfin quelques-unes de ces compagnies qui ont bénéficié, dans une si large mesure, de subventions puisées dans le coffre public, cherchent à éluder la loi et s'il leur est possible de frustrer l'intention du législateur, en s'arrangeant de façon à faire venir au pays ceux qu'ils veulent employer et à les engager ici même, il importe de réformer, au plus tôt, la loi et de mettre fin à cet abus. Quoi qu'il en soit, il importe de s'éclairer sur ces faits. Ce débat, je l'espère, fera comprendre à M. Hays qu'il s'agit ici d'une question du plus haut intérêt, et comme l'a fait observer à bon droit le député d'York-est (M. Maclean) au lieu d'user des subterfuges et de faux-fuyants, il convient de faire un franc et loyal exposé de la situation ; et ainsi, à l'origine même de la question, il importe que cette compagnie et toutes les compagnies congénères saisissent bien l'esprit qui doit présider à l'exécution des travaux publics. A mon avis, si nous savons prendre, dès le début, une attitude ferme et énergique, il n'en saurait découler que des avantages durables pour cette entreprise et toutes les entreprises similaires. A mon sens, pour faire face à la situation, il ne suffirait pas d'insérer dans le bill en discus-

sion certaines dispositions touchant le mode d'exécution de ces travaux. Si la loi générale est défectueuse, il faut remédier à ces défectuosités ; et le principe légitime qu'il convient d'appliquer à la construction du Grand-Tronc-Pacifique, serait également applicable à tous les autres travaux publics subventionnés par l'Etat, quelle que soit leur importance.

M. CLARKE : Je désire répondre brièvement aux observations du ministre du Travail, (Sir William Mulock). Si les renseiments donnés par mes auteurs sont exacts, le gouvernement canadien, en janvier dernier, a reçu de l'Association des Ingénieurs canadiens un mémoire attestant l'existence des griefs formulés au sujet des études et levés de plans exécutés par la Compagnie du Grand-Tronc. A une ou deux reprises, au cours de la session actuelle, on a demandé au gouvernement, s'il avait quelques renseignements à communiquer à la Chambre sur les études et les levés de plans que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique est en train d'exécuter. Le gouvernement a répondu qu'il n'avait pas la moindre information à communiquer à la Chambre à cet égard. Les ministres, en réponse aux interpellations, ont déclaré que le gouvernement n'avait pas envoyé de brigades d'ingénieurs ou d'explorateurs, et que, par conséquent, il n'était pas en mesure de se renseigner sur la situation. Si je saisis bien la nature du traité que nous avons discuté au cours de cette semaine, le gouvernement fédéral prend à sa charge toute la responsabilité des frais à effectuer, pour la construction de la division orientale du réseau, de Winnipeg à Moncton. C'est là un fait de notoriété publique que le ministre du Travail ne saurait ignorer. Depuis plus d'une année, la Compagnie du Grand Tronc emploie des ingénieurs, des arpenteurs, et leurs aides, pour établir le tracé de la ligne à l'est de Winnipeg, bien que le governement fédéral doit assumer toute la responsabilité et acquitter tous les frais se rattachant aux travaux. Et cependant, le gouvernement n'a encore absolument rien fait pour constater si on n'emploi pas d'étrangers, au détriment des ingénieurs et des arpenteurs canadiens. Comme le ministre l'a déclaré, il existe dans plusieurs états de l'Union une loi prohibant l'emploi d'ouvriers étrangers. C'est là un fait parfaitement connu. Le gouvernement fait preuve d'une telle apathie au sujet de l'emploi d'experts étrangers aux travaux du Grand-Tronc-Pacifique que, s'il s'est enfin décidé à sortir de sa léthargie et à prendre initiative, ce n'est qu'après nombre d'interpellations adressées au cabinet au cours de cette session. Le ministre du Travail (Sir William Mulock) nous a communiqué toute une correspondance qu'il a échangée, à dater du 2 avril, avec les fonctionnaires de la Compagnie du Grand-Tronc. Si j'ai bien saisi le sens des paroles du ministre du Travail, il a adressé sa première lettre à quelque fonctionnaire subalterne de la Compagnie du Grand Tronc et il n'en a jamais reçu de réponse, pas même d'accusé de réception. Voilà que le ministre du Travail, lui qui a le devoir de protéger ses concitoyens, en appliquant la loi sur la main-d'œuvre étrangère, adresse une lettre à un subordonné de la Compagnie du Grand-Tronc touchant une question, au sujet de laquelle on a formulé de nombreux griefs,—et par fonctionnaires subordonnés, j'entends que ces employés n'occupent pas une position aussi élevée que celle de M. Hays—et le ministre ne reçoit pas même de réponse ; on jette sa lettre aux rebuts, et ce n'est que le 26 avril qu'on daigne lui addresser une lettre, en réponse à une seconde lettre du ministre ; mais ici encore on affiche le plus grand mépris pour le ministre, car, au lieu de lui adresser directement la réponse, comme on devait le faire en toute courtoisie et bienséance, on la transmet au premier ministre lui-même, et encore est-elle de nature confidentielle. Mais, s'écrie-t-on ici, c'est une question d'étiquette ; aussi bien faut-il ajouter que ces messieurs ne manquent pas de se retrancher derrière les questions d'étiquette, quand ils sont acculés à une impasse, et il eut été tout aussi conforme à l'étiquette d'adresser cette lettre à la Chambre elle-même, au lieu de s'adresser au premier ministre. Cette lettre ne figure point dans la correspondance que le ministre du Travail (Sir William Mulock) nous a communiquée.

Sir WILLIAM MULOCK : Cette lettre sera sans doute déposée sur le bureau.

M. CLARKE : Elle aurait dû se trouver sur le bureau, ce soir même, quand le ministre nous a donné ses explications. La chose est de notoriété publique, la Société canadienne des Ingénieurs civils, en janvier dernier, ont adressé un mémoire au gouvernement, lui faisant observer que la Compagnie du Grand-Tronc les ostracise, pour donner la préférence à des étrangers, et cela quand il s'agit d'une entreprise nationale exécutée à même les deniers publics. Puis, jusqu'en avril dernier, le gouvernement n'a pris aucune initiative, bien que ces études et levés de plans se poursuivent depuis plus d'un an et qu'on ait transmis au cabinet nombre de documents, dont quelques-uns ont été portés à la connaissance de la Chambre, documents désignant nombre d'étrangers employés à ces travaux. Jamais ministre ne s'est trouvé en aussi humiliante posture que le ministre du Travail, ce soir, en essayant de plaider se cause. Qu'a-t-il fait ?

Il reçoit certaines communcations d'ingénieurs canadiens qui se plaignent qu'on leur fait des passe-droits, qu'on ne tient nul compte de leurs demandes ; il transmet ces communications aux autorités du Grand Tronc, leur demandant si les affirmations contenues dans ces communications sont conformes à la vérité des faits ; et voilà que ce soir même, il avoue virtuellement qu'il n'a pas reçu de réponse satisfaisante aux

lettres qu'il a adressées à ces messieurs. Quel était le devoir du ministre du Travail, en recevant ces plaintes ? Il le savait, on violait la loi de la main-d'œuvre étrangère en vigueur au pays, puisque de concert avec ses collègues, il avait échangé pendant plusieurs mois, des comunications à ce sujet avec les autorités du Grand Tronc ; la compagnie employait nombre d'hommes et envoyait des détachements d'arpenteurs et d'explorateurs sur la route projetée, et en pareilles circonstances, n'axait-il pas le devoir de veiller à ce que ces ingénieurs et ces arpenteurs ou autres individus, employés à cesc travaux construits au frais de l'Etat, fussent Canadiens ou sujets britanniques ? Il se contente d'écrire deux ou trois lettres aux administrateurs du Grand Tronc. Le comité en conviendra, au lieu d'adresser ces lettres à M. Hays et à quelques autres officiers du Grand Tronc, pour s'informer de l'exactitude des allégations formulées par les ingénieurs canadiens, le ministre avait le devoir impérieux de donner mission à quelques fonctionnaires de son ministère de se rendre dans l'Ouest d'où venaient ces plaintes et d'obtenir sur place les renseignements voulus au sujet de la légitimité des griefs en question. Voilà plusieurs mois qu'on formule griefs sur griefs ; or, suffit-il que le ministre lui-même se contente de nous dire aujourd'hui qu'il n'est pas satisfait des réponses reçues de M. Hays ? N'a-t-il pas l'impérieux devoir, aujourd'hui même, de charger quelques fonctionnaires du ministère du Travail de faire une enquête sur ces griefs ? En matière de bien moindre importance, quand le ministère du Travail était à peine créé, on a chargé des fonctionnaires de parcourir le pays, pour faire enquête et dresser des rapports ; et aujourd'hui qu'il s'agit d'une question d'importance nationale, alors que les ingénieurs canadiens réduits à chômer, formulent plaintes sur plaintes, le ministre se tient les bras croisés ; il se contente d'adresser deux ou trois lettres à M. Hays qui a poussé l'insulte jusqu'à ne pas même daigner répondre au ministre, pour lui donner les renseignements voulus.

Le 22 mars dernier, j'ai reçu au sujet de cette question une communication dont voici la teneur :

L'emploi d'étrangers à des ouvrages virtuellement érigés par l'Etat, lorsqu'il est possible d'obtenir les services de bons citoyens, voilà une injustice criante que nul gouvernement ne devrait tolérer.... Nombre d'ingénieurs employés par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique aux études et levés de plans exécutés dans l'Ouest sont des citoyens des Etats-Unis amenés ici pour remplacer les ingénieurs canadiens, surtout dans les situations les plus grassement rétribuées.

Comme l'a fait observer à bon droit le député de Victoria-nord (M. Sam Hughes) quand on emploi des Canadiens, c'est à titre de porteurs de chaînes d'arpenteurs et de bûcherons :

Si on emploie ces étrangers, ce n'est pas que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique se trouve dans l'impuissance de se procurer les services d'ingénieurs canadiens aptes à remplir ces charges, mais c'est que le chef d'exploitation de cette compagnie est lui-même citoyen américain et qu'il fait maintenant preuve de ses prédilections pour son pays natal, en employant des ingénieurs des Etats-Unis, empêchant ainsi nos ingénieurs canadiens d'obtenir l'emploi auquel ils ont droit.... La compagnie a reçu nombre de demandes d'ingénieurs émérites, et quand elle a employé des ingénieurs canadiens, elle ne leur a confié que des charges peu importantes, comme celles d'ingénieurs auxiliaires, de régaleurs, de porteurs de mires de nivellement, etc., tandis qu'elle a bien eu soin de nommer des étrangers des Etats-Unis aux charges les plus lucratives, comme celles d'ingénieur en chef, d'ingénieur de district et d'ingénieur de section. Ces charges de haute importance, c'est à des étrangers qu'elle les a confiées ; et qu'on le remarque bien, ces ingénieurs qui, dans leur propre pays, n'ont rempli que des emplois inférieurs, on les fait venir au Canada pour leur confier des postes lucratifs, au détriment de bons citoyens canadiens, aptes à remplir ces fonctions.

Cette lettre est signée par J. E. Martin.

Voici quelques-uns des emplois confiés à des étrangers sur un chemin de fer construit aux frais du gouvernement canadien : sous-ingénieur à Montréal (il est virtuellement l'ingénieur en chef) ; ingénieur de district, à Winnipeg ; ingénieur de district à Edmonton ; ingénieur de district en Colombie Anglaise ; ingénieur de division à Edmonton ; ingénieur de division à Yorkton ; ingénieur de division, Rivière de la Paix, et quelques autres.

Le 24 mars, je recevais de M. Griffith qui remplit au Manitoba la charge de secrétaire provincial de la Fédération des ingénieurs du Canada, une lettre dont voici la teneur :

La situation est bien plus déplorable qu'on ne saurait se l'imaginer ; on a fait venir au Canada nombre de gens inexpérimentés et incompétents, à qui on a confié des postes importants et très lucratifs, tandis qu'il existe au pays, nombre d'hommes expérimentés qui sont réduits à chômer, au grand détriment de leurs familles. J'ai en ma possession une liste de 158 ingénieurs, tous Canadiens ou sujets britanniques, tenant à obtenir de l'emploi. Sous ce pli, vous trouverez une lettre que je vous transmets à titre d'échantillon et venant de votre propre comté ; et l'auteur de cette lettre, tout Canadien et sujet britannique qu'il est, avec 19 années d'expérience, n'a pas réussi à obtenir de l'emploi, tandis qu'on fait venir des Etats-Unis nombre d'Américains d'une incompétence et d'une inexpérience notoires, à qui on confie des emplois fort lucratifs.

Cette lettre porte la signature de George L. Griffith. Dans la correspondance que le ministre du Travail a présentée au comité aujourd'hui même, M. Hays insinue que ce M. Griffith, après avoir été employé par la Compagnie du Grand Tronc, a été congédié du service. Voilà, au moins, ce que j'ai inféré aux paroles du ministre. On a fait, paraît-il, cette affirmation. En pareilles circonstances, si les affirmations si catégoriques que M. Griffith a maintes et maintes

fois formulées dans ses lettres au ministre du Travail et à ses collègues, sont dénuées de fondement, rien n'empêchait M. Hays et ses confrères de rectifier les faits. D'après l'attitude si indécise, si vacillante tenue par le gouvernement, force nous est bien d'inférer qu'il y a beaucoup de vrai dans les allégations si souvent formulées au cours de ces mois derniers.

Le 2 avril, M. Griffith m'écrit de nouveau, me transmettant en même temps un exemplaire d'une lettre qu'il avait adressée au ministre du Travail. Cette dernière lettre porte la date du 2, avril. Il m'adresse aussi un exemplaire de la lettre que le ministre a communiquée au comité et qu'il est inutile de citer de nouveau.

Sir WILLIAM MULOCK : C'est dans cette lettre, que pour la première fois on a appelé mon attention sur ces faits.

M. CLARKE : J'ai saisi l'occasion d'appeler l'attention du gouvernement et du parlement sur cette affaire, en faisant une interpellation dans ce sens, quelques jours après l'ouverture des Chambres. Le ministre a sans doute oublié la chose.

Sir WILLIAM MULOCK : Non pas, je m'en souviens parfaitement.

M. CLARKE : On m'informe que la Société canadienne des Ingénieurs civils qui a tenu son assemblée à Montréal au mois de janvier, a fait des représentations au gouvernement sur la question même que nous discutons en ce moment. En pareilles circonstances, il aurait fallu, non pas reléguer ces documents dans les casiers du ministère, mais les transmettre à qui de droit, c'est-à-dire, je suppose, au ministère du Travail. Le ministre sera en mesure de constater, en allant aux renseignements auprès des fonctionnaires de son ministère ou ceux du ministère des chemins de fer, si on a formulé pareilles plaintes et si elles sont venues aux oreilles du ministère. Outre la lettre que M. Griffith a adressée au ministre en date du 2 avril, et que celui-ci nous a communiquée, il y a un autre document annexé à cette lettre et dont voici la teneur :

INGENIEURS CANADIENS AU CANADA.
CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

Nous avons l'honneur de vous informer respectueusement que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a délimité le territoire entre le Pacifique et l'Atlantique, de façon à créer des divisions d'environ deux cents milles de longueur respectivement.

On a fait venir au pays, les ingénieurs ci-après désignés, tous Américains et dont quelques-uns, nous en sommes convaincus, sont incompétents, et on les a préposés à chaque division :

Un ingénieur en chef de division.
Un chef de division adjoint.
Un ingénieur attaché au bureau.
Quatre ingénieurs auxiliaires.
Un dessinateur en chef attaché au bureau.

Les ingénieurs auxiliaires sont ceux qui ont la direction d'une équipe sur le terrain. Chaque équipe se compose d'au moins huit ingénieurs américains porteurs de certificats, sous la direction d'un ingénieur auxiliaire, ainsi qu'il suit :

Chef d'équipe, ingénieur-géomètre, régaleurs,
Tous ingénieurs américains.
Topographe, dessinateur,
Commissaire, jalonneur principal,
Chaîneur principal,

Des jeunes gens porteurs de certificats de collèges américains.

En outre, il y a encore douze hommes pour le maniement de la hache.

La plupart des huit individus ci-haut désignés n'attendent que le moment où la Chambre aura adopté la convention intervenue avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, pour recevoir leur nomination à titre d'ingénieurs-auxiliaires et d'ingénieurs préposés à la construction; et il sera ainsi créé des vacances d'emploi pour environ 50 ou 60 ingénieurs américains, tous choisis d'avance et qui attendent le mot d'ordre pour venir au pays. Il n'y a qu'un petit nombre d'entre eux qui aient acquis l'expérience voulue dans la construction des chemins de fer ou autres travaux similaires. Ils n'ont nullement l'intention de se fixer d'une manière permanente au pays, mais veulent tout simplement acquérir de l'expérience, aux frais du Canada et des Canadiens, de façon à pouvoir servir ailleurs les intérêts de leur patrie. Ajoutons qu'ils sont munis d'instruments d'arpentage, et cela à titre gratuit.

Et cependant, il y a au Canada nombre d'ingénieurs canadiens et autres sujets britanniques munis d'un outillage complet d'instruments d'ingénieurs ; il y a des ingénieurs expérimentés dans la construction des chemins de fer qui chôment actuellement, tandis que leurs familles sont presque plongées dans la misère ; il y a en outre, aux Etats-Unis, nombre d'ingénieurs qui ont été chassés du Canada par les fonctionnaires américains de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et qui ne soupirent qu'après le moment où ils pourront revenir habiter à l'ombre du vieux drapeau. Messieurs, ne refusez pas de venir à leur secours.

Voilà l'appel adressé par M. Griffith à ces messieurs du gouvernement.

En parcourant le feuilleton n° 12 de la Chambre des communes, nous voyons que M. Frédérick D. Monk, M.P., a donné avis d'une motion portant dépôt,—

" D'un état indiquant toutes les sommes consacrées depuis le 1er octobre 1903, aux études, levés de plans et explorations se rattachant à la division orientale du nouveau réseau transcontinental ; les noms, le genre d'occupation de ceux à qui ces sommes ont été payées ".

Nous prenons la liberté de demander un état de toutes les sommes dépensées depuis le 1er mars 1903, au lieu d'octobre 1903, car le plus grand nombre de ces ingénieurs et arpenteurs américains sont en campagne depuis le mois de mars 1903. Même, et si extraordinare que la chose paraisse, ces gens-là étaient à l'œuvre plusieurs mois avant la convocation des Chambres, en 1903.

Les explorations jusqu'ici entreprises pour la division de l'Est ne valent presque rien pour un chemin de fer. Nos ingénieurs canadiens ont déjà relevé un tracé bien préférable, dans cette région, qui ne coûterait en frais de construction qu'environ les deux tiers du tracé des

ingénieurs américains, avec diminution correspondante des pentes, des courbes, des travaux d'art, des frais d'exploration et d'entretien. Loin de retarder les opérations, l'engagement d'ingénieurs canadiens au lieu d'ingénieurs américains, ne fera au contraire que les activer.

Le coût de ces explorations, entre Winnipeg et l'Atlantique, s'est élevé en moyenne à quinze mille ($15,000) par mois, soit, au total, près de deux cent mille dollars ($200,000) depuis le commencement de mars 1903 à venir au 31 mars 1904.

Nous le répétons, ces arpentages ne nous sont pour ainsi dire d'aucune utilité, parce que ces ingénieurs ne connaissent pas ce qu'il nous faut et qu'ils ignorent aussi la topographie de notre pays. Nous devons donc protester contre l'acceptation des plans de ces ingénieurs, et contre le paiement de ces plans par le gouvernement du Dominion. Les sommes portées au compte du gouvernement, pour ces explorations, comprennent le coût de permis de circulation sur les chemins de fer étrangers accordés à ces ingénieurs américains, ainsi que le coût d'instruments de meilleure qualité fabriqués au Canada ou en Angleterre.

Toutes ces remarques s'appliquent aussi à la division de l'Ouest, entre Winnipeg et l'océan Pacifique.

Si ce chemin de fer est jamais construit, nous demandons qu'on emploie de préférence des ingénieurs canadiens et anglais. Ni le Great Northern, ni le Northern Pacific ou autres chemins de fer des Etats-Unis n'emploieront un ingénieur canadien ou anglais, à moins qu'il ne se fasse naturaliser citoyen américain, et qu'il ne se fixe avec sa famille aux Etats-Unis. Même, personne n'ignore que des Canadiens qui s'étaient rendus aux Etats-Unis ont été souvent expulsés.

Les lois en vigueur dans les états limitrophes du Canada font défense aux municipalités, sociétés autorisées, compagnies de chemins de fer ou services administratifs de l'Etat d'employer qui que ce soit, en qualité officielle, s'il n'est citoyen des Etats-Unis. M. Burt, un jeune Américain n'ayant qu'une expérience insuffisante, a été nommé par M. Hays surintendant des travaux du Grand-Tronc-Pacifique, et on a fait valoir à son appui que c'était lui qui avait dirigé les travaux de la fameuse tranchée Lucin (Lucin cut-off) dans une partie desséchée du grand lac Salé. Ces travaux d'une exécution très simple ont échoué complètement, grâce à l'inexpérience et à l'incurie de l'ingénieur, et causé une lourde perte d'argent aux actionnaires de la compagnie. Voici ce qu'en dit l' " Engineering News ", à la date du 17 mars 1904 :

" La tranchée Lucin, sur le Grand Lac Salé, donne toujours des ennuis. On nous mande qu'un train de marchandises a été retardé il y a quelques jours par suite d'un tassement d'une partie de la voie. La même chose était déjà arrivée il y a cinq ou six semaines. Pas un seul train de voyageurs ne pourra passer par là, nous dit-on, avant quelque temps. Les autorités du chemin de fer ne nous ont pas encore fait connaître à quelle cause il faut attribuer ces accidents ".

En réalité, on ne pourrait pas révéler la nature de ces difficultés, sans révéler en même temps la parfaite incompétence de ceux qui étaient chargés de ces travaux. Cependant, l'ingénieur chargé de cette tranchée a été nommé surintendant en chef des travaux de construction du Grand-Tronc-Pacifique, alors que nous comptons ici nombre de Canadiens qui sont bien plus capables que M. Burt de remplir ces fonctions. La nomination de cet ingénieur américain comporte donc ici pour nous la signification d'un véritable affront.

Le département des ingénieurs du Pacifique Canadien, grâce aux artifices qui ont été mis en œuvre pour évincer les ingénieurs canadiens et anglais, est maintenant en train de nous échapper, et il s'écoulera sans doute peu de temps avant qu'il passe entièrement aux mains des Américains, dont le grand objet est de détruire le commerce et l'industrie du Canada.

Les fonctionnaires américains du Grand-Tronc-Pacifique sont en ce moment à faire tous leurs efforts afin de chercher à nous faire croire à l'aide de fausses listes de noms, qu'un grand nombre de Canadiens sont au service du chemin de fer. Ces listes sont absolument fausses, car il n'y a que cinq Canadiens au service de la compagnie, y compris M. Perry, un ingénieur compétent et expérimenté——

M. SAM. HUGHES : M. Perry n'est plus là.

M. CLARKE : Vraiment.

M. SAM. HUGHES : C'est ce qu'on m'a dit.

M. CLARKE : Alors. il n'en reste plus que quatre.

—dans des positions subordonnées, et encore on ne les a acceptés que parce qu'on y a été forcé temporairement, jusqu'à ce qu'on puisse avoir l'occasion de les congédier. Même, toutes les dispositions étaient déjà prises pour ces renvois, quand ce mouvement d'opinion contre l'emploi d'ingénieurs américains est venue donner à réfléchir aux autorités et a été causé que ces employés canadiens sont maintenant assurés d'avoir un peu de répit.

La loi canadienne qui concerne le travail des étrangers est difficilement applicable, car cette loi stipule que, dans chaque cas particulier, des dépositions contre un aubain devront être faites devant un magistrat aux propres frais du demandeur. Si l'on considère que ces procédures entraînent en outre une perte de temps on comprendra que la loi canadienne soit pour ainsi dire lettre morte. Cette loi devrait être modifiée de telle sorte qu'un fonctionnaire soit nommé qui sera chargé, pour chaque cas particulier, de recueillir les preuves nécessaires et d'exercer des poursuites au nom et aux frais du gouvernement. C'est là la méthode en usage aux Etats-Unis, et c'est la seule qui peut donner satisfaction.

La citation suivante est empruntée à un discours prononcé l'année dernière par sir Wilfrid Laurier sur le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique :

" La compagnie devra acheter tous les matériaux et toutes les fournitures nécessaires à la construction de la division de l'Ouest et à l'outillement de ladite ligne tout entière du chemin de fer, de producteurs canadiens, lorsque ces articles sont fabriqués en Canada, et lorsque ces matériaux et fournitures peuvent s'acheter dans les quantités désirées et d'une qualité convenable pour les fins voulues et à des prix et conditions aussi avantageux que les produits qu'elle pourrait se procurer ailleurs ".

Les Américains qui ont la direction du Grand-Tronc-Pacifique ont déjà dénaturé le sens de ces paroles de telle sorte qu'ils se croient parfaitement libres de n'employer que des ingé-

nieurs étrangers et de n'acheter leurs approvisionnements qu'aux Etats-Unis, en engageant tranquillement en sous main des ingénieurs américains et en prévenant longtemps à l'avance le manufacturiers américains de ce dont ils ont besoin, de tellé sorte que, au moment venu, ces manufacturiers étrangers puissent être à même de lutter avec avantage contre les manufacturiers du Canada.

Pendant ce temps-là, nos propres manufacturiers sont tenus dans l'ignorance de ce qui se passe, ce qui offre toutes les chances voulues aux manufacturiers américains de devancer leurs concurrents du Canada. On conçoit, en effet, que, faute d'avoir été avertis à temps et d'être suffisamment préparés, nos manufacturiers canadiens courront de grands risques, quand les commandes seront données, de se voir évincés par leurs rivaux des Etats-Unis.

Aux Etats-Unis, dans tous les marchés passés entre l'administration et une compagnie de chemin de fer, on a besoin d'introduire la disposition suivante :

" Travail des étrangers. La compagnie n'engagera ni n'emploiera aucune personne, en contravention de la loi relative au travail des étrangers ".

Une délégation d'ingénieurs de chemin de fer de l'Ouest pourra, au besoin, se rendre auprès du gouvernement afin de lui donner plus de détails et lui prouver la vérité de tout ce qui est ici énoncé.

Nous avons plus d'ingénieurs canadiens qu'il ne sera nécessaire pour les travaux de construction du Grand-Tronc-Pacifique.

On voudra bien se rappeler qu'un des premiers actes de M. Hays, en prenant en main l'administration du Grand Tronc, a été de remplacer un grand nombre d'employés canadiens par des employés américains, ce qui, selon nous, a nui à l'efficacité du service, et a même été la cause indirecte de désastreuses collisions qui se sont produites il y a quelques mois ainsi que de la baisse actuelle des valeurs du Grand Tronc.

M. Hays nous a ainsi témoigné, dès le début de son administration, en quelle piètre estime il nous tenait. Il vient encore d'en donner de nouvelles preuves en ne tenant aucun compte de nos ingénieurs canadiens, et en confiant à des étrangers des Etats-Unis la tâche de dresser le levé de toute la ligne du Grand-Tronc-Pacifique d'un océan à l'autre, sans s'être enquis au préalable si ces étrangers étaient familiarisés avec les conditions topographiques et climatériques de notre pays. La plupart de ces ingénieurs étrangers sont des hommes absolument inexpérimentés, ce qui n'empêche pas qu'on leur donne une rémunération plus considérable qu'à nos propres ingénieurs, qui sont plus compétents et plus expérimentés. Il résulte de tout cela que le coût des travaux va être considérablement augmenté, et c'est une raison de plus de venir prier le gouvernement de ne pas se hâter d'accepter ces levés de plans, tant qu'ils n'auront pas été soigneusement revisés par des ingénieurs canadiens, sous la direction immédiate du gouvernement.

Nous ne saurions jamais répéter trop souvent au gouvernement qu'en agissant ainsi il s'épargnera probablement d'énormes frais de construction et d'entretien, avec moins de pentes, de travaux d'art et de courbes, sans compter qu'il est possible qu'on obtienne aussi une voie plus directe.

Il ne faut pas oublier que les grands intérêts financiers attachés aux routes transcontinentales des Etats-Unis peuvent à tout moment être amenés à agir indirectement de façon à nuire au service de notre propre ligne transcontinentale ; et le gouvernement fera bien, en conséquence, de se tenir en garde contre les influences occultes qui sont déjà en jeu et le seront encore plus à l'avenir afin de rendre moins dangereuse pour elle la concurrence de la nouvelle ligne rivale.

Nous attirons respectivement l'attention du gouvernement sur les stipulations concernant le travail des étrangers qui ont été incorporées par le gouvernement d'Ontario dans le cahier des charges du chemin de fer de Témiscamingue et du Nord d'Ontario, et qui ont été, croyons-nous, ratifiées par un acte de la législature d'Ontario. Le gouvernement ferait bien de s'inspirer de ces dispositions législatives, afin d'établir la ligne de conduite qu'il devra tenir vis-à-vis du Grand-Tronc-Pacifique, pour le plus grand avantage et dans les meilleurs intérêts de la population du Canada.

Afin de vous démontrer à quel point ces ingénieurs étrangers, engagés par le Grand-Tronc-Tronc-Pacifique, gaspillent l'argent du public, par suite de leur ignorance des conditions topographiques de notre pays, nous vous mentionnerons ce qui suit :

Les grandes prairies s'étendant de Winnipeg jusqu'au pied des montagnes Rocheuses ont été autrefois, comme chacun sait, une immense mer intérieure qui a laissé des traces de plages nombreuses, indiquant les niveaux successifs des eaux du lac Agassiz, que les géologues ont pris pour un immense lac de l'époque postglaciaire. Entre Winnipeg et Edmonton il y a deux élévations de 550 pieds chacune, qui servent à diviser la régions en trois grandes subdivisions offrant les mêmes caractéristiques générales. La première prairie comprend la plaine même du Manitoba, bornée à l'ouest par la première élévation de 650 pieds, qui n'est elle-même qu'une suite de crêtes ou terrasses formant ce qu'on décore du nom de montagnes Riding, Duck, Porcupine et Pasqual.

En certains endroits ces terrasses forment de véritables escarpements, et la seule route pour une ligne de chemin de fer est par une des vallées creusées par les rivières, ou en passant par les dunes de sable en face de ces escarpements. C'est par une de ces dunes que le Canadien du Pacifique passe de la première prairie à la seconde. Ces difficultés s'accroissent encore, si l'on considère que la rivière Assiniboine, avant d'atteindre la plaine du Manitoba, coule à travers la seconde prairie en ligne parallèle avec l'escarpement ou élévation sur la frontière ouest du Manitoba, et, ce faisant, a affronté une vallée jusqu'à une profondeur de 300 pieds et une longueur de 1 à 2 milles, en suivant un cours tortueux au fond de cette vallée. Par conséquent, une ligne de chemin de fer, après s'être élevée jusqu'à 550 pieds en passant de la première prairie à la seconde, doit descendre 300 pieds jusqu'à la vallée de l'Assiniboine puis remonter 300 pieds de l'autre côté.

Depuis 1875, on a exploré pour ainsi dire chaque pied de l'escarpement et de la vallée de l'Assiniboine sur 40 milles au nord et au sud du tracé projeté du Grand-Tronc-Pacifique. Ces explorations ont été faites par sir Sandford Fleming, Marcus Smith, Walter Moberly et plusieurs autres ingénieurs canadiens de renom, et sur ces derniers temps par les chemins de fer du Pacifique Canadien, du Nord-Ouest du Manitoba, le grand chemin de fer Central du Nord-Ouest, le Nord-Cana-

dien, etc., etc. Si un ingénieur canadien avait été chargé de la division de Winnipeg du Grand-Tronc-Pacifique, il aurait trouvé à peu de frais, grâce à sa connaissance du pays, la route la plus convenable ; mais l'ingénieur américain qu'on a chargé du soin de tracer ce levé, soit qu'il ignorât complètement la configuration topographique du pays, ou qu'il ne connût pas ce qui avait été fait déjà par le gouvernement du Dominion ou par d'autres compagnies de chemin de fer, a parcouru toute cette partie du pays durant de longs mois accompagné de plusieurs explorateurs américains, à la recherche d'un passage à travers l'escarpement, ce qui a coûté au Grand-Tronc-Pacifique au moins $12,000. Ces explorateurs n'ont absolument rien fait, et sont devenus la risée de tous nos ingénieurs de l'Ouest. En réalité, les rapports jusqu'ici envoyés à Montréal par ces représentants du savoir-faire des Américains ont été presque entièrement copiés par un sténographe des rapports du professeur Macoun, explorateur du gouvernement du Dominion, et d'autres rapports se trouvent à la bibliothèque de Winnipeg, et ne peuvent en aucune façon passer pour être un exposé des connaissances personnelles de ces messieurs.

C'est là la communication qui accompagnait la lettre envoyée au ministre du Travail le 2 avril, c'est-à-dire il y a six semaines, et je tiens à faire remarquer au comité que bien que le ministre du Travail ait immédiatement fait parvenir cette communication à l'administration du Grand Tronc en leur demandant si ces renseignements étaient exacts, il n'a tenu aucun compte des plaintes formulées par ces ingénieurs, qui se déclaraient prêts à se rendre auprès du gouvernement pour établir la vérité des faits qu'ils avaient racontés. Ces ingénieurs ont déclaré à la page 7 de leur communication :

Une délégation d'ingénieurs de chemins de fer de l'Ouest pourra, au besoin, se rendre auprès du gouvernement, afin de lui donner plus de détails et lui prouver la vérité de tout ce qui est ici énoncé.

Si le ministre du Travail s'était rangé à cet avis, et s'il avait invité ces ingénieurs à venir lui exposer leurs griefs, il aurait été en mesure de pouvoir juger de ce qu'il en était. Ou bien, il aurait pu envoyer quelques-uns de ses propres fonctionnaires dans l'Ouest, afin de s'entretenir avec ces ingénieurs et lui faire rapport de la situation.

Sir WILLIAM MULOCK : M. Griffith, le secrétaire, est en ce moment à Ottawa, où il est venu à la demande expresse du gouvernement.

M. CLARKE : Je suis heureux d'apprendre cela. Puis-je demander à l'honorable ministre quand M. Griffith est arrivé ici ?

Sir WILLIAM MULOCK : J'ignore quel jour il est arrivé. Je lui ai télégraphié en lui demandant s'il pouvait venir, toutes dépenses étant portées au compte du gouvernement, ou quelque chose comme cela.

M. CLARKE : Etait-ce après que l'honorable ministre eût écrit deux fois à M. Hays?

Sir WILLIAM MULOCK : Et j'ai reçu de lui une réponse me disant qu'il serait ici mercredi soir ou ce matin. Il s'est présenté ce matin.

M. CLARKE : Je suis heureux d'apprendre que l'honorable ministre, au bout de six semaines, s'est décidé à faire venir M. Griffith. La lettre dont je parle a été écrite le 2 avril. Le ministre admet qu'il a reçu cette lettre, où l'on demandait qu'on permît à une délégation d'ingénieurs de se rendre auprès du gouvernement. Ce n'est qu'après qu'il eût vu qu'il n'obtenait aucun succès auprès de M. Hays, et après avoir été roulé de la belle façon par les autorités du Grand Tronc ce n'est, dis-je, qu'après tout cela que l'honorable ministre se décida à télégraphier à M. Griffith, et il nous dit que celui-ci est aujourd'hui à Ottawa. Je félicite l'honorable ministre d'avoir ainsi réussi à faire venir M. Griffith au bout de six semaines. Mais si M. Griffith, en formulant ses griefs, est mû par les motifs que lui attribue M. Hays, n'aurait-on pas aussi bien fait de faire venir ici tous ces ingénieurs, afin de prêter l'oreille aux doléances de chacun, surtout si on se rappelle que M. Griffith a été congédié par la compagnie. Je laisse à l'honorable ministre le soin de nous expliquer ce que, jusqu'à preuve du contraire, je dois appeler sa coupable négligence. Le 8 avril M. Griffith m'adressait une lettre, où il me disait :

Nous avons écrit trois lettres au ministre du Travail, en lui envoyant, comme première liste, les noms de vingt hommes, tous des ingénieurs et dessinateurs américains, employés à l'est et à l'ouest de Winnipeg.

Principalement à l'est de Winnipeg, où la population du Canada doit prendre à sa charge toute la responsabilité et tous les frais de construction du chemin.

On me dit qu'il est tout probable que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique va mettre tout en œuvre pour chercher à nous démentir. Nous venons donc respectueusement vous demander d'attirer sur tout cela l'attention du gouvernement, parce que, si l'on nie nos déclarations, le ministre du Travail aura ici toutes les preuves devant lui.

Afin de vous citer un exemple de la façon dont on procède pour nommer des ingénieurs dans chaque division du Grand-Tronc-Pacifique, vous pouvez tirer parti, devant la Chambre, du renseignement suivant : l'ingénieur de la division de Winnipeg, G. A. Kyle, a nommé son frère, M. Kyle, son neveu, Raymond Hickman, et un beau-frère, ingénieurs spécialement attachés à cette division. De l'avis des ingénieurs canadiens, pas un de ces titulaires ne possède les qualités nécessaires pour ces situations.

Je regrette que tout cela m'ait pris plus de temps à exposer que je ne l'aurais voulu. Si le département du Travail eût été à la hauteur de sa mission, et si le ministre du Travail avait donné immédiatement à tout cela son attention personnelle, il n'y aurait eu nul besoin d'aborder toute cette discussion. Je crois ici être l'interprète du comité quand j'affirme que nous nous

sommes rendus coupables de négligence criante envers nos ingénieurs et arpenteurs caandiens et anglais. Ils avaient le droit de s'attendre à plus de sympathie de la part de ceux qui inaugurent les travaux de ce grand chemin de fer transcontinental. Ils avaient certainement le droit de s'attendre à plus d'égards de la part de l'administration du Grand Tronc et de la part du ministre du Travail. Mais, bien que ces explorations se poursuivissent depuis déjà longtemps, et bien que la société canadienne des Ingénieurs civils eût protesté énergiquement en janvier dernier contre le traitement que faisaient subir les autorités du Grand Tronc à nos ingénieurs canadien, nous voyons maintenant que le ministre du Travail estime qu'il a suffisamment rempli son devoir en nous lisant des copies de deux ou trois lettres écrites à M. Hays, exprimant sa conviction que cette grande œuvre nationale, et qu'on n'établira aucune distinction qui pourrait être au désavantage des Canadiens pour les travaux préliminaires. Puis-je ici rappeler à l'honorable ministre qu'il est encore temps, s'il le veut, de faire rendre justice à nos ingénieurs et arpenteurs ? Si l'honorable ministre veut prêter l'oreille aux appels qui lui sont faits, ils n'est pas trop tard pour envoyer à Winnipeg un officier de son département qui procèdera à une enquête sur place et lui fera rapport sur la situation. Si ces griefs ne reposent sur aucun fondement, ce n'est guère agir loyalement vis-à-vis de M. Hays et des autorités du Grand Tronc que de permettre qu'ils soient réitérés aussi souvent qu'ils l'ont été depuis quelques mois. D'un autre côté, si ces griefs sont fondés, le département du Travail ne s'est pas montré à la hauteur de la situation ni digne de la confiance de nos travailleurs canadiens en permettant que la loi fût impunément violée.

M. PUTTEE : Avant que l'honorable ministre réponde, j'aimerais à lui demander si M. Griffith a indiqué le nombre d'étrangers qui avaient été ainsi introduits dans le pays. M. Hays, en écrivant au premier ministre, a déclaré que 96 pour 100 des employés aux levés de plans étaient des Canadiens. Quelle est ici la réponse de M. Griffith ?

Sir WILLIAM MULOCK : Il est possible que les déclarations de M. Griffith et de M. Hays ne concordent pas, et ces contradictions ne nous aideront guère ici à jeter beaucoup de lumière. M. Griffith m'a donné, dans ses diverses lettres, une liste de quelque vingt-deux noms, et j'ai envoyé ces noms à M. Hays. Je suis heureux que mon honorable ami de Toronto-ouest témoigne ainsi sur le tard tant de sympathie à la classe ouvrière du Can da. Ce n'est pourtant pas la première occasion qui lui était offerte de manifester ces sympathies. Il a été choisi par le public, et tout particulièrement par les ouvriers, pour occuper diverses positions responsables depuis vingt-cinq ans, et pendant tout ce temps-là, à venir jusqu'à il y a huit ans, alors que ses amis politiques étaient au pouvoir à Ottawa.

M. CLARKE : Il n'était pas question alors du Grand-Tronc-Pacifique.

Sir WILLIAM MULOCK : Les conservateurs avaient le Pacifique Canadien, et l'honorable député ne cessait pas de s'en vanter. Et cependant, la première chose qu'on a faite, sitôt ce chemin de fer terminé, a été d'en confier la gestion à un citoyen des Etats-Unis, qui s'est enrichi grâce aux conservateurs, et qui a été remplacé par un autre gérant de la même nationalité, ce qui n'a jamais empêché l'honorable député de payer depuis lors le plus servile hommage à ces deux hommes distingués.

M. CLARKE : Est-ce que l'honorable ministre ne nous a pas aidé à le faire sacrer chevalier, et est-ce qu'il ne s'est pas joint à nous pour lui offrir un siège au Sénat ?

L'honorable M. FIELDING : Il était alors naturalisé Canadien depuis déjà longtemps. Mais il n'était pas citoyen canadien quand vous l'avez appelé à votre service.

Sir WILLIAM MULOCK : Mon honorable ami n'a sans doute pas oublié que ce pays, avant que ce gouvernement fût arrivé au pouvoir, était devenu le refuge favori d'étrangers qui venaient s'approprier ici ce qu'il y avait de meilleur, à la barbe de nos propres gens. Quand avons-nous vu, alors, que l'honorable député ait jamais élevé la voix en faveur des Canadiens ?

M. CLARKE : Cela n'empêche pas que l'honorable ministre n'a rien fait, alors qu'il eût dû faire quelque chose.

Sir WILLIAM MULOCK : Si l'honorable député veut attendre un instant, je vais arriver au cas dont il s'agit.

M. SAM HUGHES : Me sera-t-il permis de poser une question ? Dans le temps dont l'honorable ministre parle, les Etats-Unis avaient-ils une loi du travail aussi inique que celle qu'ils ont aujourd'hui ?

Sir WILLIAM MULOCK : La question est de savoir comment il faudra employer l'argent du Canada. L'honorable député va-t-il prétendre que, si les Américains résiliaient leur loi, nous devrions en revenir à l'état de choses qui existait autrefois ?

M. R. L. BORDEN : Est-ce que mon honorable ami ne nous a pas dit que notre loi était une loi de représailles ?

Sir WILLIAM MULOCK : J'ai dit que nous avions été forcés d'édicter cette loi en manière de représailles, mais j'ai ajouté que je pensais que notre loi, si nous la jugions insuffisante, devait aller plus loin que la loi des Etats-Unis, et c'est encore ce que je pense aujourd'hui. L'honorable député (M. Clarke) témoigne ce soir d'un grand zèle pour nos ouvriers, mais il a été vingt-cinq ans sans élever la voix en leur faveur. C'est

là l'homme qui a toujours été prêt à se faire un trépied de nos ouvriers.

M. BENNETT : Honte !

Sir WILLIAM MULOCK : Je parle de sa carrière politique. A diverses reprises, il a eu occasion d'émarger au budget, en qualité de commissaire, et par conséquent, il est un de ceux vers qui doivent naturellement se tourner les ouvriers. Quelle est la position qu'il prend, pour ce qui est de ce cas particulier ? Il nous dit qu'il a été longtemps en correspondance avec M. Griffith, et il nous a lu les lettres qui étaient en sa possession longtemps avant que cette question nous eût été soumise. C'est M. Griffith qui, le premier, a attiré là-dessus mon attention dans un mémorandum en date du 2 avril, et que j'ai reçu quelque temps après. Avant cela, c'était avec d'autres ministres que la correspondance avait été échangée.

M. CLARKE : On ne tenait aucun compte de vous.

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne vois pas pourquoi il en eût été ainsi. Seulement, on a jugé à propos d'écrire à d'autres ministres, voilà tout. Cependant, j'ai fini par avoir moi-même des nouvelles de M. Griffith, et je me suis occupé de la chose . Cela se passait au commencement d'avril, et depuis lors j'ai cherché à m'enquérir de ce qu'il en était. Mon honorable ami m'accuse d'avoir trop retardé. A-t-il reçu avant moi une lettre de quelqu'un l'informant de ce qui se passait.

M. CLARKE : J'ai lu la correspondance se rattachant à tout cela.

Sir WILLIAM MULOCK : L'honorable député nous a lu des lettres qu'il dit avoir reçues en mars.

M. CLARKE : Oui, le 22 mars, je crois.

Sir WILLIAM MULOCK : Qu'a-t-il donc fait depuis le 22 mars ? Pourquoi ne pas avoir, depuis longtems déjà, attiré là-dessus l'attention de la Chambre ? Il connaissait tout cela longtemps avant moi, et cependant, il est resté inactif. Il ne s'est même pas donné la peine d'élever la voix au nom des travailleurs après qu'on eût attiré son attention sur ces griefs, et il a fallu, pour lui délier la langue, que le leader de l'opposition vînt parler de ces griefs et que l'honorable député de Nanaïmo nous eût donné avis d'un bill et d'une motion sur tout cela. Et ce n'est qu'aujourd'hui, 13 mai, c'est-à-dire deux mois après, qu'il s'est décidé à soulever ce débat. S'il était aussi zélé qu'il prétend être, il ne serait pas resté inactif si longtemps. Qu'a-t-il donc fait durant ces sept ou huit semaines ? N'a-t-il pas de devoirs à remplir, dans l'intérêt de la classe ouvrière ? S'il est ici le porte-parole des travailleurs, pourquoi ne fait-il pas son devoir ?

Ce sont surtout là les sujets dont il doit s'occuper, et cependant il n'a pas jugé que le cas qui nous est en ce moment soumis présentait assez d'intérêt pour qu'il s'en occupât avant ce soir, c'est-à-dire quand il ne pouvait plus s'en dispenser. Cependant il se fait passer pour le représentant de la classe ouvrière aux Communes. Je suis loin d'être d'accord ici avec M. Hays. Au contraire, toutes mes sympathies vont de l'autre côté. Je suis en faveur de la mise en vigueur de la loi par tous les moyens raisonnables, de telle sorte que ceux qui résident au Canada reçoivent tout le bénéfice de l'argent dépensé par le contribuable canadien. Et tant qu'on ne nous aura pas prouvé que nous n'avons pas ici suffisamment d'ouvriers, ou que ces ouvriers ne peuvent pas être comparés avec ceux de l'étranger, nous persisterons à croire que nous pouvons parfaitement nous-mêmes exécuter tous les travaux publics que notre pays est appelé à payer. L'honorable député de Toronto-ouest me dit que j'aurais dû envoyer quelqu'un dans l'Ouest pour y faire une enquête. Mais c'eût été là tenter de chercher midi à quatorze heures. En effet, où cet émissaire serait-il allé ? Aurait-il obtenu plus de renseignements en allant frapper à la porte des bureaux du Grand Tronc à Winnipeg ? N'aurait-il pas pu être induit en erreur dans l'ouest aussi bien que dans l'est ? Ou bien, devait-il pousser jusqu'aux prairies ou aux montagnes, et rencontrer ces ingénieurs et chercher à obtenir d'eux tous les renseignements qu'il désirait ? Non, la vraie manière était plutôt, je crois, de se renseigner directement auprès du chef responsable de la Compagnie du Grand Tronc. Je dois faire observer que les grands retards dont se plaignent nos honorables amis sont plutôt apparents que réels. Les premières nouvelles me sont parvenues dans la première semaine d'avril, et ces nouvelles m'informaient d'une certaine correspondance envoyée à Ottawa. J'ai eu à recueillir cette correspondance un peu partout, puis en premier lieu j'écrivis, tout d'abord, au secrétaire de la compagnie. Mon honorable ami m'a dit que ce n'était pas là une personne responsable. Eh bien, j'ai aussi écrit à M. Wainwright. Mon honorable ami osera-t-il dire que M. Wainwright n'est pas une personne responsable.

M. CLARKE : Avez-vous eu une réponse ?

Sir WILLIAM MULOCK : Je n'ai pas eu la réponse que j'aurais dû recevoir.

M. CLARKE : Vous a-t-on répondu ?

Sir WILLIAM MULOCK : On ne m'a pas répondu comme je l'aurais désiré. J'ai écrit à la personne à qui il me fallait écrire ; et si on a retardé ou négligé de me répondre, ce n'est pas ma faute. J'aimerais bien à savoir à qui mon honorable ami aurait désiré que j'écrive. M. Wainwright est l'un des premiers fonctionnaires de la Compagnie du Grand-Tronc. Quoi qu'il en soit, on lui a écrit le 19 avril, et une autre lettre fut envoyée à M. Hays le 26 avril. Au bout de quelques jours, la réponse m'arriva m'informant que M. Hays était absent du Canada,

et qu'il serait de retour et me répondrait à la fin de la semaine. Cette réponse ne m'est parvenue que ce matin, et c'est là la première lettre que j'ai eue de M. Hays à l'exception de celle dont j'ai parlé, et où il avait dit qu'il avait écrit lui-même au premier ministre. Je ne crains pas d'affirmer que j'ai témoigné ici beaucoup plus d'empressement que mon honorable ami de Toronto-ouest. Il nous dit qu'il a reçu une lettre en mars sur ce sujet. A qui a-t-il écrit ? A-t-il écrit à la Compagnie du Grand Tronc ? A-t-il écrit au gouvernement ? A-t-il exercé le droit indéniable qu'il possédait d'appeler immédiatement là-dessus l'attention de la Chambre et du gouvernement ? A-t-il essayé, si peu que ce fût, de remplir son devoir comme membre de cette Chambre, au sujet de la participation des étrangers à nos travaux publics ? Je ne vois pas qu'il ait jamais manifesté autant de zèle par ses actes, comme il en manifeste aujourd'hui en paroles. Nous ne faisons que commencer à inaugurer ces grands travaux de la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Je suppose qu'un moment arrivera où le Grand-Tronc-Pacifique—je ne fais ici que supposer, et je ne puis rien assurer de précis—nous demandera de payer ces explorations qu'il est actuellement, nous dit-on, à faire faire sur la division de l'est. Il est probable que c'est ce qu'on songe à nous demander. Mais, si jamais on nous fait cette demande, il restera à considérer si les gages ou salaires chargés dans ces circonstances à des étrangers devront être reconnus. Dans tous les cas, à venir jusqu'à présent, le gouvernement n'a pas déboursé d'argent pour ces études, et il ne les a pas reconnues. Le gouvernement n'a eu rien à faire jusqu'à présent avec ces travaux. Il est probable, aussi, que l'Etat ne dépensera pas un seul sou pour ces levés de plans, du moins pour ceux qui auront pu être faits par des Américains. Mais on comprendra, cependant, que tout cela devra être remis à l'étude.

M. CLANCY : Est-ce que le premier ministre n'a pas dit, l'année dernière, et aussi cette année, qu'il paierait ces travaux ?

Sir WILLIAM MULOCK : J'ignore complètement ce qu'a pu dire le premier ministre à ce sujet.

M. CLANCY : Le ministre des Finances est en ce moment à son siège, et si je ne me trompe pas il a fait la même déclaration l'année dernière.

L'honorable M. FIELDING : Non, je n'ai pas dit cela. J'ai dit que le Grand Tronc avait entrepris lui-même de faire faire ces études, et que, si par la suite, on constatait que ces travaux représentaient une certaine utilité pour le gouvernement, et qu'ils fussent approuvés par notre ingénieur en chef, je ne voyais pas pour quelle raison le gouvernement ne les paierait pas. Mais il n'y a eu rien d'arrêté à ce sujet.

M. SAM. HUGHES : Voici les propres paroles de l'honorable ministre. Ces paroles sont dans les " Débats " de l'année dernière, à la page 14949 :

M. HUGHES (Victoria) : Je vois par le " Star ", de Montréal, de ce soir, que M. Hays déclare qu'il a des équipes d'ingénieurs sur tout le parcours du chemin. Le gouvernement est-il appelé à solder ces frais ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'a encore été fait aucun arrangement à cet égard. Mais si le Grand Tronc a fait faire des études topographiques qui puissent être utilisées, je pense que nous serons heureux de mettre ces études à profit. Et si nous mettons à profit les études faites par le Grand Tronc, nous conclurons sans doute quelque arrangement en vue de prendre à notre charge une part équitable des dépenses.

Sir WILLIAM MULOCK : Il resterait à considérer ce qu'on doit entendre par part équitable, si on devait jamais nous demander de payer des travaux exécutés dans ces circonstances par des étrangers.

M. SAM. HUGHES : J'avais compris qu'ils devaient payer leur part pour les études faites à l'est de Winnipeg, et les autres leur part pour les études faites à l'ouest de Winnipeg.

Sir WILLIAM MULOCK : J'ignore s'il y a eu une entente à ce sujet entre le Grand Tronc ou le Grand-Tronc-Pacifique et le gouvernement. Le ministre des Finances nous dit que rien n'a été arrêté à ce sujet. Ce que le gouvernement décidera sera absolument volontaire de sa part. Mais, monsieur l'Orateur, tout cela ne constitue que quelques détails préliminaires des travaux gigantesques se rattachant à la construction du Grand-Tronc-Pacifique.

Comparées à l'ensemble des travaux que va nécessité l'exécution de cette vaste entreprise, ces explorations sont bien peu de chose. J'aime d'ailleurs à voir la discussion s'animer, et le vif intérêt que ces messieurs prennent à l'affaire me plaît beaucoup. Mes honorables amis sont toujours bienvenus à tâcher de me trouver en faute, même alors que j'ai usé d'autant de diligence qu'ils l'auraient pu faire en pareille circonstance. Si par la façon dont j'ai traité la chose je n'ai pas tout à fait répondu à l'attente de mon honorable ami le député de Toronto-onest, il m'est bien permis de croire, à en juger par le passé de l'honorable député, que, de son côté, il n'aurait pas montré toute l'activité qu'il déploie en ce moment. Certes, je ne regrette pas, monsieur l'Orateur—bien loin de là—l'attention que l'on donne à cette affaire. Ce sera sans doute le point de départ d'une législation plus satisfaisante. Le Grand-Tronc, comme tous ceux d'ailleurs que cela concerne, devra comprendre que le vœu du peuple est de voir exécuter ces travaux, dans la mesure du possible, par des Canadiens. La discussion que l'on soulève devra donc produire d'excellents résultats si nous parvenions à bien établir cette règle. Nous ne pouvons guère encore pour-

tant, dans l'état incomplet où se trouve la correspondance, arriver d'une façon satisfaisante à faire la lumière sur ce sujet. Si par hasard M. Hays avait raison, nous aurions alors commis une injustice à son endroit. Je ne suis pas homme à mettre de côté le témoignage de M. Griffith pour l'unique raison qu'il n'est plus à l'emploi du Grand-Tronc. Selon moi, cela n'affecte en rien sa crédibilité. J'ai eu le plaisir de le rencontrer pour la première fois ce matin, et je me suis fait de lui une haute opinion. Pour ce qui est de ses qualités professionnelles, il m'a fait voir des attestations tout à fait avantageuses.

M. SAM. HUGHES: Des cajoleries maintenant ?

Sir WILLIAM MULOCK. Je n'ai à cajoler personne. Mon unique désir est d'arriver à la vérité, et c'est là mon but en interrogeant M. Griffith, M. Hays, ou toute autre personne. Il s'agit à l'heure qu'il est d'élucider la question de fait, et il me semble juste de donner chance égale à l'une et à l'autre partie. Si leurs dires ne s'accordent pas, nous chercherons quelque autre moyen de savoir à quoi nous en tenir à ce sujet.

M. CLARKE : Je regrette que le ministre du Travail (sir William Mulock) n'ait pas jugé à propos de répondre aux imputations faites contre lui par des hommes en qui il dit avoir tant de confiance, et au nombre desquels se trouve M. Griffith. Je regrette qu'il n'ait pas au moins tenté d'expliquer sa grossière et impardonnable négligence à l'égard de ces gens-là. Il est le chef du département spécialement créé pour la protection de ceux dont les intérêts sont liés par des infractions à la loi sur la main-d'œuvre étrangère. J'ai lu à l'honorable ministre, sans y mettre la moindre animosité, les lettres qui m'ont été envoyées. Pour toute réponse, je reçois de lui une tirade d'injures. C'est peut-être après tout la seule réponse dont l'honorable ministre puisse disposer. Il m'accuse de vivre aux dépens des classes ouvrières.

Sir WILLIAM MULOCK : Je n'ai jamais pensé cela.

M. CLARKE : Je le répète, il m'accuse de vivre aux dépens des classes ouvrières.

Sir WILLIAM MULOCK : Non, je n'ai jamais dit cela.

M. CLARKE : Si l'honorable ministre se rétracte, je n'ai eu l'honneur de servir les ouvriers autrement que comme représentant du peuple, et en tant seulement qu'ils font partie du peuple. Mais je me suis toujours cru obligé d'élever la voix pour eux, et je l'ai fait avec joie chaque fois que l'occasion l'a voulu, soit dans cette Chambre ou dans toute autre assemblée. Représentant ici une circonscription consacrée à l'industrie, j'ai pensé qu'il était de mon devoir de pousser le ministre à agir et à ne pas se contenter des belles formules qu'il emploie. A quoi sert d'avoir un bureau du travail, si l'on n'y fait rien. Dès le mois de janvier dernier et de nouveau en mars, et en avril, l'honorable ministre et ses collègues ont reçu des déclarations accusant le Grand-Tronc-Pacifique d'employer des étrangers et de refuser les Canadiens. J'eusse pensé qu'ayant du sang irlandais dans les veines, le traitement que lui ont infligé MM. Hays et Wainright, par leur façon méprisante de ne pas répondre à ses lettres, eût suffi à provoquer une action de sa part. Quand je lui ai demandé s'il n'avait pas envoyé quelqu'un avec mission de s'enquérir des faits, il m'a répondu : A quoi bon——

Sir WILLIAM MULOCK : Envoyé où ?

M. CLARKE—cette précipitation ?—Il a mandé quelqu'un ici par dépêche télégraphique.

Sir WILLIAM MULOCK : Envoyé où ?

M. CLARKE : A Winnipeg, d'où viennent les plaintes. Selon lui, on n'aurait pas dû entamer cette discussion avant que la correspondance ne fût complète.

Sir WILLIAM MULOCK. Je n'ai pas dit cela.

M. CLARKE : Le comité est là pour me juger si je m'avance trop——

Sir WILLIAM MULOCK : Je n'ai pas dit cela.

M. CLARKE—en disant que l'honorable ministre a proposé à la Chambre l'ajournement du débat——

Sir WILLIAM MULOCK : Non.

M. CLARKE : Jusqu'à ce que la correspondance fût complète. Le compte rendu des débats fera voir ce qu'il a dit.

Sir WILLIAM MULOCK : Ce que j'ai dit c'est que, selon moi, cette question ne pouvait pas se décider sur des renseignements partiels ni être traitée convenablement sans qu'on sache auparavant si les parties s'accordent ou diffèrent sur les faits. Jusqu'à présent, nous avons les déclarations de M. Griffith, mais n'avons pas encore, de la part de M. Hays, de déclarations ni d'admissions suffisamment distinctes. Le dossier n'est donc pas encore en état, et nous n'avons pas ce qu'il faut pour agir en parfaite connaissance de cause.

M. CLARKE : L'honorable ministre aurait pu songer à cela plutôt et ne pas faire inutilement un discours qui a duré bien près d'une heure, tout cela pour masquer de son mieux le peu de souci qu'il a pris à la chose et sa négligence à intervenir. Pourquoi a-t-il commencé à lire la correspondance?

Sir WILLIAM MULOCK : Parce que le chef de l'opposition——

M. CLARKE : Le chef de l'opposition n'a pas demandé à l'honorable ministre de lire cette correspondance ; il avait simplement dit qu'en dépit d'une motion faite par lui à cet effet, la correspondance relative à cette affaire n'avait pas encore été déposée sur le bureau. Par besoin de couvrir ses menées et pour faire croire aux ouvriers qu'il se préoccupe de leurs intérêts, il nous apporte une lettre de M. Hays, reçue ce matin, et nous communique la réponse faite à cette lettre, réponse où se voit le profond intérêt que le ministre du Travail (sir William Mulock) porte aux ouvriers en général et aux ingénieurs en particulier. Il écrit à M. Hays et M. Hays répond confidentiellement au premier ministre. Les règles de l'étiquette qui ont cours dans le milieu où il se meut ne lui permettent pas de communiquer au peuple le contenu de cette missive. Ce soir, il apporte cette correspondance tronquée. Pourquoi ? Pour faire aussi bonne figure que possible, après s'être rendu coupable de la négligence la plus grossière qui se soit jamais vue en ce pays dans l'administration d'un bureau public.

Sir WILLIAM MULOCK : Bonté du ciel!

M. CLARKE : Ne pouvant parvenir à ses fins, il croit tout à fait digne de lui et de la haute position qu'il occupe d'insulter ceux qui prêchent l'emploi d'ouvriers canadiens, tout au moins dans l'exécution de cette grande entreprise nationale. L'honorable ministre me demande ce que j'ai fait depuis que j'ai reçu ces communications. Et quoi! dès le 20 mars, avant même d'avoir reçu aucune plainte, j'avais déjà porté cette question à la connaissance de la Chambre. Deux fois, depuis j'y ai fait allsuion, et si l'honorable ministre a lu le compte rendu des Débats il a dû le voir. Les Débats constatent également que le député de Winnipeg (M. Puttee) a deux fois attiré l'attention de la Chambre sur cette affaire. Ainsi, depuis le 21 mars, cette question est venue cinq fois devant le parlement. Si nous avons négligé notre devoir en n'attirant l'attion de la Chambre sur cette question que cinq fois, que faut-il penser du ministre ? Croit-il pouvoir racheter sa négligence avec deux ou trois lettres à M. Hays, destinées à être publiées et dans lesquelles il déclare qu'on doit se garder d'écarter les Canadiens ? S'imagine-t-il qu'une aussi piètre excuse satisfera les ingénieurs, ou que de vomir ainsi l'injure sur moi et d'autres députés qui se sont réunis à moi dans la revendication des droits des ouvriers canadiens sera considéré comme une suffisante réponse aux faits précis mis sous ses yeux et auxquels il a eu l'occasion d'opposer un démenti. Il nous dit le 13 mai que M. Griffith, à qui il a télégraphié, est ici, et il se regarde comme déchargé de toute responsabilité dans l'affaire. Il croit avoir suffisamment racheté son manque d'énergie et son peu de zèle à s'informer du bien fondé de ces accusations. Trois fois j'ai appelé son attention sur cette difficulté; la première fois le 21 mars. Les premières informations me sont arrivées le 22 mars. La réponse du ministre à ma question se trouve à la page 249 du compte rendu des " Débats ". Le 28 mars je revenais à la charge, et je posais au ministre les questions suivantes, rapportées à la page 557 :

LE GRAND-TRONC-PACIFIQUE—EXPLORATEURS ETRANGERS.

M. CLARKE :

1. Quelle réponse (s'il en est), a été faite à la protestation reçue par le gouvernement le 16 mars 1904 de la Fédération des ingénieurs canadiens au sujet de l'emploi d'étrangers pour les explorations faites au sujet du chemin de fer National Transcontinental ?

2. Des instructions ont-elles été émises par le département du Travail ? Dans l'affirmative à quelle date, et de quelle nature étaient-elles en ce qui concerne l'application de la loi relative à la main-d'œuvre étrangère touchant le renvoi des étrangers que l'on disait être employés aux explorations relatives au chemin de fer National Transcontinental ?

3. Le gouvernement se propose-t-il, dans son nouveau contrat avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, de stipuler l'emploi de sujets britanniques comme explorateurs et ingénieurs pour les travaux dudit chemin de fer?

L'honorable M. EMMERSON :

1. On a accusé réception de la communication et promis de l'étudier.

2. Cela concerne le département du Travail.

3. Ce point est à l'étude.

Comme on le voit par la réponse donnée à ma deuxième question, le ministre des Chemins de fer et Canaux renvoie au ministre du Travail la responsabilité de l'affaire, et quand, en termes respectueux, nous demandons à ce dernier s'il s'est ou non occupé de la chose, il nous accuse de négligence pour n'en avoir pas plus tôt saisi la Chambre. Il semble qu'il ait rempli tout son devoir en écrivant des lettres à M. Hays et à M. Wainwright.

L'auteur des plaintes offre de se rendre ici et d'établir ses déclarations d'une manière satisfaisante pour le ministre. Il ne vient pas à la pensée de ce dernier que c'est là ce qu'il devrait faire. J'ai dû attirer de nouveau son attention et lui faire les questions suivantes, que l'on trouvera à la page 999 du compte rendu des " Débats " :

CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE—EMPLOI D'ETRANGERS COMME EXPLORATEURS.

1. Le ministre du Travail a-t-il reçu quelque lettre de M. George L. Griffith, de Winnipeg, secrétaire pour la province du Manitoba de la Fédération des ingénieurs du Canada, attirant son attention sur le nombre d'étrangers employés aux explorations du Grand-Tronc-Pacifique, et donnant les noms des étrangers employés à ces travaux à Winnipeg et à Edmonton ?

2. Quand cette pièce a-t-elle été reçue ?

3. Le gouvernement se propose-t-il de prendre des mesures à ce sujet et d'ordonner l'expulsion de ces étrangers ?

Sir WILLIAM MULOCK (directeur général des Postes) :

1. Oui.

2. J'en ai reçu une le 6 avril, et deux autres aujourd'hui.

3. Les dispositions de la loi sur la main-d'œuvre étrangère tel qu'amendée, autorisent n'importe quel particulier à se pouvoir en justice contre toute violation présumée dudit acte, et la violation une fois établie, le gouvernement se trouve en mesure de faire expulser les délinquants et à prendre l'initiative en cette manière.

Trois fois le ministre a été averti, et c'est après cela qu'il m'accuse d'avoir manqué à mon devoir, pendant que lui se vante d'avoir fait le sien. Lui et ses collègues ont su dès le mois de janvier ce qui se passait. M. Hays et M. Wainwright peuvent l'insulter en négligeant de se conformer à son égard aux règles les plus élémentaires de la politesse, qui leur commandaient pour le moins d'accuser réception des lettres qu'il leur avait écrites, le ministre le tolère. Je consens à prendre pour arbitres de ma conduite les artisans de la circonscription que je représente dans cette Chambre. Ils diront si je n'ai pas essayé de servir leurs intérêts, en même temps que ceux des ingénieurs et des arpenteurs canadiens, tout au moins en attirant l'attention du gouvernement sur leurs plaintes et en demandant que justice leur fût rendue. Ce n'est pas à moi qu'incombe la mise à exécution de la loi sur la main-d'œuvre étrangère, c'est au ministre du Travail ; et toutes ses explications n'empêcheront pas ceux qui ont été lésés de lui en faire porter la responsabilité. Je n'ai pas le moindre doute là-dessus.

Sir WILLIAM MULOCK : Je suis tout prêt à accepter la responsabilité qui peut m'incomber dans cette affaire. Je ne crains pas non plus à ce sujet de mettre ma conduite en regard de celle de l'honorable député. L'honorable député dit que je l'ai insulté. Je crois être entré dans cette matière par déférence pour l'honorable chef de l'opposition, qui, avant six heures, avait demandé un renseignement. Dans le but de le mettre au courant des intentions du gouvernement à cet égard, j'ai cru devoir lui communiquer la substance de certains documents qui se rattachent à la question. Je n'avais pas tout d'abord la moindre idée de la réception dont m'a honoré l'honorable député de Toronto-ouest. Je l'ai insulté dit-il, mais alors comment qualifier sa conduite à mon égard ? J'aurais bien raison de lui reprocher d'avoir commencé. Je le prierais de lire demain dans le compte rendu des " Débats " le langage choisi et cultivé dont il s'est servi en m'accusant de négligence grossière et en m'assaillant d'injures sans nom. Il se plaint que j'aie signalé ses propres manquements. A mon avis, ce qui soulève surtout son indignation, c'est de voir le gouvernement prendre dans la circonstance la seule attitude convenable et d'être ainsi privé des avantages politiques qu'il croyait bien s'être ménagés. Si j'avais ici cette correspondance, que, si je ne me trompe, se trouve dans le moment au bureau des sténographes de la Chambre, je pourrais vous lire quelques passages des lettres qui lui ont causé ce soir tant de tourment et lui ont fait perdre sa tranquillité d'esprit. Il dit qu'elles ont été écrites pour être publiées. Et son discours, je vous le demande, à quelle fin a-t-il été prononcé ? S'attend-il qu'il n'en sera jamais parlé au dehors ?

M. CLARKE : J'ai voulu provoquer le ministre à agir.

Sir WILLIAM MULOCK : Le motif est fort louable, mais encore faut-il que le ministre ait besoin d'aiguillon. A mon sens, avant de convoquer à Ottawa, ou ailleurs, une foule de personnes pour déterminer les droits et les torts de chacun, il convenait de se renseigner auprès des parties elles-mêmes. Les ingénieurs nous ont fait des représentations, et nous voulons savoir de la compagnie quelle réponse elle entend y faire. Si M. Hays admet, il devient inutile de faire venir des témoins de Winnipeg, ou de battre le pays dans des efforts sans objet, au détriment de la caisse publique. Mon honorable ami serait heureux de nous voir dépenser de l'argent inutilement, sous prétexte d'agir, tout en ne faisant rien du tout. Nous ne sommes pas ici pour cette sorte de besogne, mais pour quelque chose de pratique.

M. CLARKE : Est-ce l'usage au département du Travail, quand on y apprend que des étrangers ont été importés dans le pays, d'écrire aux intéressés paur savoir d'eux si l'information est exacte, comme on l'a fait dans le cas du Grand-Tronc-Pacifique.

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne saurais dire si c'est l'usage invariable. Ce sont là, dans une grande mesure, des matières qui se traitent au bureau ; mais ici il m'a paru sage, avant d'expulser ces hommes, de me renseigner sur les faits. Ces renseignements, il ne faut pas l'oublier, peuvent aboutir au renvoi de ces ingénieurs dans leur pays. Ce serait, de la part du procureur général du Canada, une procédure un peu corsée que d'arrêter à la fois un grand nombre de personnes, de les conduire à la frontière et de les mettre hors du territoire, sans avoir au moins l'appui de la loi. Avant d'intervenir, il doit donc se placer sur un terrain raisonnablement sûr ; et ce n'est que prudence. Si, par exemple, nous avions arrêté ces hommes, envoyé des agents par tout le pays pour les découvrir et, une fois découverts, les jeter hors du pays, qu'aurait-il pu en résulter ? Ce serait chose grave d'arrêter ainsi un lot d'étrangers et de les expulser sans plus de cérémonie. Ce serait non seulement faire outrage à ces gens-là en particulier, mais encore nous engager peut-être dans des complications fort sérieuses. Il peut convenir à l'honorable député de nous pousser à une pareille action ; comme il l'a dit lui-même, il n'en a pas la responsabilité. Et en effet, j'ai pu voir, à ses observations, qu'il

n'est pas responsable. Il nous demande de précipiter les choses, sans autrement nous inquiéter de ce que la prudence commande. Mais ce n'est pas ainsi qu'un gouvernement responsable doit agir. Nous avons un devoir à remplir, nous répondons de nos actes, et il serait le premier à nous censurer si nous n'adoptions pas le mode de procéder que j'ai dit. Nous nous sommes mis en rapport intime avec les gens du Grand Tronc, qui ne pourront échapper bien longtemps à la question, et nous verrons ensuite ce qu'il y aura à faire.

M. R. L. BORDEN : Il me semble en effet que si le gouvernement n'était pas en d'aussi intimes rapports avec le Grand Tronc, ces hommes eussent été expulsés il y a beau temps. Cette question n'est pas nouvelle ; mon honorable ami le député de Victoria-nord (M. Sam Hughes) y avait déjà fait allusion à la dernière session. L'attention du gouvernement y avait été attirée, ou du moins aurait dû l'être, par le bureau du Travail, à l'occasion des vœux émis à une réunion d'ingénieurs tenue à Montréal vers la fin de janvier dernier. Cinq fois au moins pendant le cours de la présente session, nous avons soulevé la question. Quel a été le résultat ? Le résultat, c'est que depuis six semaines la Compagnie du Grand Tronc s'amuse à blaguer le gouvernement.

M. CLARKE : Dites donc depuis six mois.

M. R. L. BORDEN : Je n'irai pas au delà de six semaines. Le ministre du Travail parle de circonspection. Eh quoi ! j'ai ici les noms,—le ministre du Travail les a lus, —de vingt ou vingt-deux hommes, dont la résidence aux Etats-Unis est connue du gouvernement depuis six semaines, et tout ce qu'il a fait a été d'écrire des lettres à la Compagnie du Grand Tronc, lettres auxquelles il n'a reçu que des réponses fort évasives et bien vagues, quand toutefois ces messieurs ont daigné répondre. Et, dans une affaire de cette importance, le ministre du Travail vient nous dire ensuite qu'il a mis une extrême diligence. Je me suis laissé dire que les neuf dixièmes de ces ingénieurs, arpenteurs, géomètres, topographes, dessinateurs, chaîneurs et jalonneurs sont des citoyens américains. Est-ce vrai ou non ? je l'ignore ; mais c'est l'avis qu'en a reçu le gouvernement dès le 18 avril, il y a maintenant près d'un mois, et rien n'a été fait, excepté ces lettres au Grand Tronc, restées sans réponses ou simplement honorées de réponses évasives.

Le ministre du Travail se propose sans doute de nommer une commission dont le rapport—nous pouvons nous y attendre—arrivera vers le temps où ces explorations seront finies. Ces hommes qui se plaignent aujourd'hui devront être fort aises, quand il n'y aura plus de travaux à faire, d'apprendre que leurs représentations étaient fondées. Ce qu'il y a de plus grave, c'est que ces études se poursuivent non seulement sur cette partie de la ligne qui est à la charge de la compagnie, mais encore sur celle que le gouvernement est appelé à construire. On ne se contente pas de laisser violer la loi dans la division de l'ouest, on tolère que le Grand Tronc l'élude aussi dans celle de l'est en y faisant faire des explorations, dont plus tard le gouvernement paiera sans doute le coût, s'il les juge à sa convenance. Et voilà comment l'argent du public entrera dans le gousset de citoyens américains, au mépris de notre loi sur la main-d'œuvre étrangère. On eût pu s'attendre que le gouvernement, en confiant à la compagnie le soin de faire ces explorations, aurait stipulé l'emploi de Canadiens, sans qu'il fût besoin de faire intervenir les Chambres. En de pareilles circonstances, il ne devait pas être nécessaire d'éperonner le département.

M. SAM. HUGHES : On nous avait promis une route nationale, construite par des ingénieurs canadiens.

M. R. L. BORDEN : A propos de cet ingénieur qui a fait sur le ministre du Travail une impression si favorable, je me rappelle lui avoir entendu dire qu'un professeur de génie civil d'une université américaine, s'adressant il y a quelques semaines à des gradués, se serait exprimé ainsi :

Si les journaux ne nous trompent pas en disant que la construction du Grand-Tronc-Pacifique devra coûter $150,000,000, il y a là à gagner pour les travaux de génie, terme moyen, un dixième du coût total, ou $15,000,000.

Puis le professeur continue :

Et, comme il y a des ingénieurs des Etats-Unis en charge de ces travaux, il n'y a pas de raison pour que la plus grande partie de cette somme ne nous tombe pas dans les mains. De fait, c'est, je crois, la plus belle occasion qui se soit jamais offerte à l'ingénieur américain, ou du moins depuis un quart de siècle.

Sir WILLIAM MULOCK : Ce professeur se prépare des mécomptes.

M. R. L. BORDEN : Non pas ; à moins que le gouvernement ne montre à l'avenir plus de diligence et d'activité que dans les deux derniers mois. J'ai ici les noms et adresse de ces étrangers ; le gouvernement les a depuis le 16 avril. Fallait-il plus de vingt-quatre heures au Grand Tronc pour dire si oui ou non ces hommes sont à son emploi, et s'ils sont des étrangers ? Voici ces noms :

G. A. Kyle, ingénieur divisionnaire ; résidence, 1320 av. North-Yorkima, Tacoma, Wash.

G. M. Kyle, ingénieur ; résidence, 1320 av. North-Yorkima, Tacoma, Wash.

Allan, ingénieur de bureau, résidence, Saint-Paul, Minnesota.

Kellar, ingénieur ; résidence, Cleveland, Ohio

J. Heaman, ingénieur ; résidence, Oklahoma.

Raymond Heckman, ingénieur ; résidence, Tacoma, Washington.

William Meyers, ingénieur ; résidence, Portland, Orégon.

Nutting, ingénieur de tracé, résidence, Orégon, Etats-Unis.

M. H. Goodman, dessinateur (rendu maintenant au bureau du Grand-Tronc-Pacifique à Montréal).
Van Arsdale, ingénieur divisionnaire ; résidence, Portland, Orégon.
McNeil, ingénieur de district ; résidence, Indiana.
W. Jones, ingénieur ; résidence, Saint-Paul, Minnesota.
Hare, ingénieur ; résidence, Wisconsin.
Wm. Mann aîné, ingénieur ; résidence, 1215 rue Stopple, Cincinnati, Ohio.
W. Mann fils, ingénieur ; résidence, 1215 rue Stopple, Cincinnati, Ohio.
Hicks, arpenteur géomètre, résidence, Tacoma, Washington.
Anderson, topographe ; résidence, Seattle,

Ces noms, le ministre du Travail les a, je crois.

Sir WILLIAM MULOCK : Ils sont sortis du bureau.

M. R. L. BORDEN : Oui, M. Hays les a. Je voudrais savoir pourquoi M. Hays ou tout autre fonctionnaire de la compagnie ne pourraient pas dire au gouvernement dans un délai de vingt-quatre heures si oui ou non ces hommes sont à leur emploi. Ne figurent-ils pas sur les bordereaux de paye à Montréal, et ne pourrait-on pas se procurer ce renseignement par le télégraphe ?

M. SAM HUGHES : Vous trouverez tout cela au bureau du comptable.

M. R. L. BORDEN : On aurait pu obtenir ce renseignement et on l'aurait obtenu si la Compagnie du Grand-Tronc n'avait pas cru bon de lanterner et de blaguer le gouvernement, et si le gouvernement, pour des raisons que j'ignore, n'avait pas permis qu'on se jouât de lui. Pourquoi le ministre n'a-t-il pas adressé à la compagnie un ordre péremptoire d'avoir à fournir sur l'heure une réponse à sa lettre, quand il s'est aperçu,—comme il dû s'en apercevoir,—qu'on se moquait de lui.

M. SAM HUGHES : Si le ministre avait fait cela, le Grand Tronc eût envoyé promener le gouvernement.

M. R. L. BORDEN : Le ministre du Travail peut faire son profit de cette réflexion. Elle n'est pas de moi, mais de mon honorable ami (M. Sam Hughes), et elle cadre bien avec ce que nous ont dit le ministre des Finances et le ministre des Douanes, qu'ils étaient bien obligés de concéder au Grand-Tronc les amendements de ce bill, car autrement la compagnie refuserait l'entreprise. Le gouvernement pourrait ajouter aujourd'hui que, s'il se laisse jouer par cette compagnie, c'est encore dans la crainte de lui voir refuser l'entreprise. J'espère donc, avec mon honorable ami (M. Clarke), que le gouvernement va se décider à faire quelque chose.

M. CLARKE : Oui, oui, à l'ouvrage.

M. R. L. BORDEN : Après cet échange de lettres polies, qui, soit dit en passant, pourraient être insérées dans quelque guide de la politesse en matière épistolaire, le gouvernement ferait tout aussi bien d'agir. Nous avons une loi que l'on peut appliquer. Le ministre du Travail nous dit ce soir que sa prochaine démarche sera d'ordonner l'expulsion. Il n'était pas de cette avis le 11 avril lorsqu'il disait :

Les dispositions de la loi sur la main-d'œuvre étrangère tel qu'amendé autorisent n'importe quel particulier à se pourvoir en justice contre toute violation présumée dudit acte, et, la violation une fois établie, le gouvernement se trouve en mesure de faire expulser les délinquants. La loi n'autorise pas le gouvernement à prendre l'initiative en cette matière.

Nous ne savons trop que penser de la loi, mais si elle ne contient pas de disposition autorisant le gouvernement à agir, c'est qu'on a refusé d'accepter un amendement à cet effet proposé par mon honorable ami le député de Toronto-ouest. Quoi qu'il en soit, le gouvernement doit avoir en pareille matière, un certain contrôle sur les actes de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Il semble vraiment extraordinaire qu'après avoir eu dans les mains pendant cinq ou six semaines cette liste de noms et des détails suffisants pour lui permettre d'exercer une pression efficace sur la Compagnie du Grand Tronc, le ministre vienne aujourd'hui nous présenter d'aussi piètres explications pour excuser son inaction.

L'honorable M. FIELDING : Dans le but de donner plus de force à son raisonnement, l'honorable chef de l'opposition nous a lu l'extrait d'un discours adressé à ses élèves par un professeur d'une université américaine. Ces messieurs d'au delà des lignes n'ont guère le temps, cela se voit, d'observer le cours de nos affaires, et ils ne connaissent pas bien encore les changements survenus dans ce pays. Ce professeur s'imagine évidemment que les conditions sont encore ce qu'elles étaient au temps de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. Se rappelant le grand nombre d'Américains qui à l'époque sont venus remplir leurs goussets de l'argent mis par le peuple canadien dans cette entreprise, il suppose assez naturellement qu'il en sera de même aujourd'hui. Nous aurons à faire comprendre à nos amis des Etats-Unis que les choses ont pris au Canada une tout autre tournure, et qu'on y soigne maintenant les intérêts des classes ouvrières.

L'honorable chef de l'opposition s'est sans doute involontairement mépris lorsqu'il a dit, au commencement de son discours, que le gouvernement avait confié à la Compagnie du Grand Tronc le soin des explorations à faire à l'est de Winnipeg. Il doit mieux savoir. La compagnie avait déjà envoyé ses ingénieurs sur les lieux avant le marché fait avec nous. Ces ingénieurs ont simplement continué à travailler, et ce sera une question à examiner que de savoir si le gouvernement, dans le cas où ces études seraient jugées

utiles au chemin de fer, ne s'en servira pas, en les payant un prix raisonnable ; mais si l'ingénieur choisi par le gouvernement pour surveiller la construction du chemin ne donne pas son approbation, je puis dire tout de suite que nous ne les paierons pas.

Pour une affaire de cette importance, je ne crois pas qu'il y ait eu autant de retard que certains députés de la gauche le donnent à penser. Le bruit a couru, il est vrai, il y a déjà des mois, que des Américains travaillaient à ces levés de plans. Pendant les vacances du parlement, j'ai eu à ce sujet une conversation avec M. Hays; il a démenti ces racontars et déclaré que tous ces employés, ou presque tous, étaient des Canadiens ou des sujets britanniques. Jusque-là, nous n'avions pour nous guider que la rumeur publique. Si des Américains ont été employés à ces travaux, ce n'est que dernièrement qu'on nous l'a signalé, en nous fournissant une liste de noms. Je ne vois pas comment nous aurions pu avant cela ouvrir une enquête. Cette liste est du 16 avril, et nous sommes au 13 mai, comme on le voit, ce n'est pas bien long.

Et en attendant, que pouvions-nous faire? si ce n'est d'écrire une série de lettres aux officiers de la compagnie ? Ce n'était pas cela qu'il fallait faire, nous disent les députés de la gauche. A mon sens, c'était pourtant bien le mode à suivre. Il n'y a pas, en pareille matière, à se guider uniquement sur la loi de la main-d'œuvre étrangère. La Compagnie du Grand Tronc échappe peut-être à l'application de cette loi, tout en suivant une ligne de conduite que le gouvernement juge blâmable. Rien dans la loi ne les empêche d'engager des Américains au Canada; cependant, nous ne verrions pas la chose d'un bon œil. Il peut arriver que l'on ait besoin d'un homme à qui confier des fonctions spéciales ou qui soit doué d'un talent particulier, et je ne chercherais pas noise à M. Hays parce qu'il aurait fait venir cet homme de l'étranger; mais ce sont là des cas peu fréquents. Munis de cette déclaration de M. Hays que 96 pour cent au moins des ingénieurs employés à ces travaux sont des Canadiens ou des sujets britanniques, n'ayant pas jusque-là de rapports positifs nous indiquant des noms, il n'y avait pas lieu de faire de bien longues enquêtes. Depuis quelques semaines cette liste est dans nos mains, et je ne vois pas comment le gouvernement aurait pu faire mieux que d'attirer l'attention de la Compagnie du Grand Tronc sur les allégations positives qu'elle contient et la prier de donner une prompte réponse. Cette réponse s'est fait attendre, mais on a dit, en manière d'excuse, que M. Hays était absent. J'avoue que l'on aurait dû montrer plus d'empressement. L'honorable chef de l'opposition assure qu'on aurait pu nous dire en moins de vingt-quatre heures si ces hommes étaient ou non employés au tracé. C'est vrai, mais la question n'était pas de savoir s'ils sont employés, mais si ce sont des Américains. Le fait de leur emploi, joint à la preuve de leur résidence en tel ou tel lieu, n'auraient pas suffi à démontrer que ce sont des Américains. Cela eût pu constituer une peuve prima facie, demandant un supplément d'enquête; et il n'eût pas été déraisonnable d'accorder à M. Hays le temps d'entrer en communications avec ses employés de l'ouest, et de s'assurer si l'allégation est vraie ou non.

M. SAMUEL HUGHES : Le ministre des Finances et le ministre du Travail ont parlé des ingénieurs du Grand Tronc comme étant des Américains; je leur dirai que l'ingénieur du chemin de fer Canadien du Pacifique était un Ecossais: M. James Ross.

L'honorable M. FIELDING : L'honorable député ne sait-il pas que l'ingénieur en chef qui a donné sa démission la semaine dernière, était un Américain ?

M. SAMUEL HUGHES : Il n'était pas l'ingénieur du chemin de fer Canadien du Pacifique en construction.

L'honorable M. FIELDING : Il a été l'ingénieur en chef du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis plusieurs années.

M. SAMUEL HUGHES : Pas pendant la construction. J'aimerais que l'honorable ministre donnât le nom d'un ingénieur américain qu'on aurait fait venir à l'époque. Il n'y avait pas alors aux Etats-Unis de loi sur la main-d'œuvre étrangère, et nul besoin de représailles de la part des Canadiens. Cette question a été soulevée l'année dernière. J'y ai appelé l'attention du ministre des Finances lorsqu'il a demandé le vote de $500,000 pour le chemin de fer national transcontinental. Il disait que c'était pour envoyer des équipes d'ingénieurs. M. Monk a demandé quand commenceraient ces travaux de recherches, et le ministre a répondu que les travaux seraient divisés en lots et commencés dès que les ingénieurs pourraient être choisis. Il ajoutait :

> On est bien disposé à pousser l'ouvrage. Aussitôt après la session, des ingénieurs vont partir, et les travaux se poursuivront tant que la saison le permettra.

J'ai alors attiré son attention sur ce qui avait paru dans le " Star " ,de Montréal, et lui ai cité le paragraphe suivant :

> M. C. M. Hays, gérant général et second vice-président de la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc, vient de déclarer ce qui suit touchant les plans de la compagnie en ce qui regarde la construction du Grand-Tronc-Pacifique :—
>
> La reconnaissance des lieux se poursuit activement, et cela depuis les premiers jours du printemps. Nous avons quinze à vingt équipes sur le terrain, dont quelques-unes ont à peu près fini le travail de leur section. D'autres vont continuer comme cela tout l'hiver.
>
> Sur certaines parties du tracé, dont des district du lac Népigon ; par exemple, l'approvisionnement est difficile, car les routes font défaut et les progrès sont moins rapides.

Je ne fais cette citation que pour démontrer que les travaux se poursuivent aussi bien à l'est qu'à l'ouest de Winnipeg.

Je terminai mes observations par les paroles suivantes :

Ainsi, il semble que le Grand-Tronc-Pacifique soit à faire une étude du tracé dans le nord.

Voilà un joli petit morceau à insérer dans une brochure électorale et, pour le profit du ministre, j'ai cru devoir en donner lecture ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pour quel parti ?

M. HUGHES : A votre goût.

Je veux savoir si le gouvernement chargera l'ingénieur en chef qu'il nommera de faire l'étude du tracé. Si je ne me trompe, les gens qui s'occupent aujourd'hui de ces travaux sont presque tous des Américains.

Le MINISTRE DES FINANCES : A ce sujet, nous n'avons conclu aucun arrangement avec le Grand-Tronc.

Si je suis bien renseigné, on est actuellement à étudier le terrain entre North-Bay et Winnipeg. Naturellement on ne pourra faire usage que de cette partie du réseau du Grand Tronc qui se rendra à la ligne que le gouvernement projette d'établir. Mais si les études topographiques faites de bonne foi peuvent nous être utiles, je ne vois pas pourquoi le gouvernement ne s'en servirait pas et n'en paierait pas la valeur.

Je posai alors la question suivante : " Emploierez-vous aussi les ingénieurs ? " Le ministre des Finances répondit : " Pas nécessairement, mais nous prendrons les plans du terrain."

L'an dernier, je fis observer tout spécialement que ces ingénieurs étaient des Américains. Le ministre des Finances doit savoir que M. Hays peut en cinq minutes se procurer le nom de toutes les personnes employées à ces travaux topographiques.

L'honorable M. FIELDING : Comment connaître leur nationalité ? Voilà la question.

M. SAM. HUGHES : M. Hays pourrait facilement la résoudre. Vouloir, c'est pouvoir. Mais la vérité est que le gouvernement n'agit que sous la dictée du Grand Tronc. La chose ne fait pas de doute. Le gouvernement est désarmé devant cette puissante compagnie. La Chambre et le pays le savent bien.

L'honorable M. FIELDING : L'honorable député vient de nous prouver que la gauche se croit encore sous l'ancien régime et que les choses se passent aujourd'hui comme dans le bon vieux temps. Après la clôture de la dernière session, afin de savoir si les déclarations faites par mon honorable ami (M. Hughes) et quelques autres députés au sujet de l'emploi d'ingénieurs américains étaient exactes, j'écrivis à M. Hays. Celui-ci me répondit que ces assertions étaient absolument fausses.

L'honorable député de Victoria nous dit qu'il a fait observer que les ingénieurs étaient des Américains, mais il n'en a pas nommé un seul. D'un côté, nous avons l'affirmation de certains journaux, et, de l'autre, nous avons la dénégation formelle de M. Hays. Le gérant du Grand Tronc nous déclare que ces ingénieurs, excepté un très petit nombre, sont tous canadiens et sujets britanniques.

M. CLARKE : L'honorable député de Victoria nous a donné les noms ; il ne peut vous fournir aussi les photographies.

L'honorable M. FIELDING : Il ne nous a pas donné un seul nom.

M. CLARKE : Je vous demande pardon.

L'honorable M. FIELDING : Il a déclaré que ces ingénieurs étaient américains. Il a ajouté que la chose était connue de tout le monde. Il s'est trompé, car nous l'ignorions et nous l'ignorons encore à l'heure qu'il est. M. Hays m'a donné sa parole—et elle vaut quelque chose—que ces déclarations étaient inexactes et que tout le personnel des ingénieurs, à quelques exceptions près, était composé de sujets britanniques.

Plus récemment, la question entra dans une nouvelle phase ; on précisa, on donna des noms et nous avons pris, sans trop tarder, de plus amples renseignements.

M. SAM. HUGHES : M. Hays se moque du gouvernement lorsqu'il déclare que le personnel se compose de Canadiens dans la proportion de 96 pour 100. Dans le personnel, il faut compter les jalonneurs, les laveurs de bouteilles, les bûcherons, les Indiens, les charretiers que la compagnie recrute ici et là dans les régions qu'elle fait explorer. Ce n'est un secret pour personne, excepté pour les ministres, que les employés supérieurs sont des Américains. Voilà une chose bien connue d'un bout à l'autre du pays.

M. RALPH SMITH : J'avais à l'ordre du jour une motion que je voulais développer après la production des documents. Pour une raison ou pour une autre, un certain nombre de ces documents ont été déposés ce soir sur le bureau de la Chambre.

Il me semble que la question qui doit nous occuper dans le moment, c'est de remédier à un état de choses que tout le monde déplore. Cependant, certains membres de l'opposition attaquent avec trop de sévérité, à mon avis, le ministre du Travail. Celui-ci a fait, il me semble, une très franche déclaration et la correspondance produite prouve qu'il est absolument sincère. J'aimerais rappeler à quelques-uns de nos bons amis de la gauche et surtout à l'honorable député de Pictou qui a approuvé les critiques dirigés contre l'honorable ministre qu'il n'y a pas dans le pays une seule compagnie qui ait importé ici autant de travailleurs étrangers que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et qu'il n'y a aucune loi contre l'entrée des travailleurs étrangers au Canda.

Je partage entièrement l'opinion de l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) et je conviens avec lui qu'il s'agit d'une grande

entreprise nationale et que ce serait une grave erreur que de faire venir des hommes du dehors et de leur donner les meilleures places. Il est du devoir du gouvernement non seulement d'écrire mais de faire voter une loi aux fins de remédier au mal que l'on a signalé. Si les lettres échangées entre le Grand Tronc et le gouvernement prouvent quelque chose, elles prouvent que cette compagnie ne s'occupe pas beaucoup de l'opinion de la Chambre.

M. SAM HUGHES : Des ministres.

M. RALPH SMITH : Non, des députés. Le devoir du parlement est de voter une loi pour rendre impossible l'existence de l'état de choses que l'on a mentionné. Dans le contrat interveiu entre le gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique, on devrait insérer une clause obligeant la compagnie à n'employer que des Canadiens, ou l'on devrait, au moyen d'un statut général, empêcher les compagnies qui reçoivent des subventions de l'Etat d'employer des étrangers. Sans doute, il peut se présenter des conditions exceptionnelles qui obligent une compagnie à recourir à des hommes du dehors. Je comprends cela, et mon intention n'est pas d'entraver la marche des grandes entreprises. Toute règle a ses exceptions. Il est à ma connaissance que dans une certaine exploitation houillère de l'Ile de Vanvouver, on a dû demander des ouvriers américains pour faire fonctionner une machine qui avait été fabriquée aux Etats-Unis et n'avait jamais été employée dans l'industrie minière. Je conçois donc facilement que, dans certains cas exceptionnels assez fréquents, on soit obligé de faire venir des Etats-Unis ou d'Europe un petit nombre de gens possédant certaines connaissances techniques, mais je prétends que l'on doit confier aux travailleurs de ce pays l'exécution des grandes entreprises subventionnées par le trésor public. Que tous les membres de cette Chambre se rendent bien compte de l'état d'âme d'un ingénieur de Winnipeg ayant femme et enfants, payant sa quote-part des taxes que l'échiquier fédéral perçoit pour accorder des subventions à cette compagnie, et n'ayant que sa profession pour vivre, lorsqu'il se voit préférer un citoyen américain.

La question semble très importante. Le principe que je voudrais voir sanctionner par une loi—et j'aime à croire que je me fait ici l'écho du sentiment de mes collègues,—c'est que l'exécution de toutes les entreprises subventionnées par l'Etat devrait être confiée aux travailleurs du Canada. J'ai toute raison de croire—et de fait, je suis convaincu —que les hauts fonctionnaires du Grand-Tronc-Pacifique préféreraient employer des Américains. C'était là aussi le côté faible de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Il n'y a qu'à consulter les journaux d'une époque qui n'est pas très éloignée pour constater que les autorités du dernier réseau que je viens de mentionner ont souvent fait appel à la main-d'œuvre américaine. Nous reconnaissons tous que là est le mal ; il s'agit de trouver le remède. Le meilleur, à mon avis, serait de décréter, par un acte du parlement, que, dans l'exécution des entreprises subventionnées par le trésor public, les travailleurs canadiens auront la préférence sur les étrangers.

M. SAM HUGHES : Un mot seulement, pour mettre en contraste l'attitude des Etats-Unis avec la nôtre. La direction des travaux publics des rivières et des ports ne peut être confié qu'aux seuls ingénieurs de la marine ou de l'armée des Etats-Unis ; les autres ingénieurs américains en sont exclus. Mais au Canada, nous n'exigeons seulement pas que l'on emploie nos ingénieurs et nous permettons aux grandes compagnies d'importer une foule d'étrangers qui viennent ici faire concurrence à nos travailleurs.

M. CLANCY : L'honorable député de Vancouver a recommandé de remédier au mal par l'adoption d'une loi ; il aurait dû ajouter que nous aurions aussi besoin d'un ministre pour la mettre en application. Il n'a que faire d'aller chercher ailleurs : la véritable cause du mal, c'est le gouvernement.

Nous voyons le ministre des Finances avoir un entretien amical avec les hauts employés du Grand Tronc——

L'honorable M. FIELDING : J'ai écrit une lettre.

M. CLANCY : Oui, une de ces lettres charmantes dont l'honorable ministre a le secret ; mais j'ose affirmer que le fonctionnaire auquel elle était adressée n'y a pas répondu autrement que dans un entretien——

L'honorable M. FIELDING : La correspondance produite démontre qu'il y a répondu poliment.

M. CLANCY : Ceci se passait en octobre dernier, il y a sept mois. Dans l'intervalle, le ministre du Travail n'a absolument rien fait ; il ignorait même la chose. Lorsque le département du Travail a eu connaissance de ces plaintes par la voie des journaux son devoir était de faire une enquête. Le ministre des Finances a fait un aveu compromettant lorsqu'il a dit qu'il avait écrit à M. Hays et que ce dernier avait tout nié. M. Hays occupe une éminente situation et sa parole doit valoir quelque chose. Le gérant du Grand Tronc est homme très respectable Le ministre des Finances accepte sa dénégation sans se donner la peine de faire une enquête. Qui n'entend qu'une cloche n'entend qu'un son. Pourquoi ne pas entendre la partie adverse.

L'honorable M. FIELDING : Il n'y en avait pas dans le temps ; aucun nom n'avait été mentionné.

M. CLANCY : Est-ce que cela renforce la position de l'honorable ministre ? Etait-il nécessaire de donner des noms ? L'honorable

député de Victoria (M. Hughes) avait signalé la chose. Peu importait au ministre que les ingénieurs fussent américains ou canadiens, et il s'est contenté de répondre que le gouvernement se procurerait les études préliminaires du tracé et en paierait la valeur. Il n'a pas dit un mot de l'autre question qu'on portait à sa connaissance.

Le ministre du Travail (sir William Mulock) a écrit des lettres mais ceux à qui elles étaient adressées ont estimé qu'elles ne valaient même pas un accusé de réception. Je demanderai au directeur général des Postes s'il croit avoir été traité avec la courtoisie ou le respect que l'on devrait témoigner au chef d'un département important, lorsque M. Hays ou une autre personne, au lieu de lui répondre au sujet d'une question qui est exclusivement de la compétence du ministre, s'adresse au chef du gouvernement ? Est-ce que pour la Compagnie du Grand Tronc ce n'était pas une manière d'éluder la question qu'on lui soumettait. L'affront qu'on lui infligeait était une affaire à règler entre lui et M. Hays, mais l'emploi d'étrangers est une question à règler entre les travailleurs du pays et le ministre du Travail.

Il me semble que ces employés du Grand-Tronc-Pacifique, en agissant ainsi, n'ont eu d'autre but que de lui cacher la vérité. Comme l'a dit l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden), le ministre du Travail aurait pu, en deux heures, se mettre au courant de la situation, ou du moins obtenir des renseignements suffisants pour savoir ce qu'il y avait de vrai dans les représentations que l'on faisait au gouvernement, à savoir : qu'un certain nombre d'Américains dont on donnait les noms, étaient venus remplacer des ingénieurs canadiens. Dans l'espace de quelques heures, on aurait pu trouver la résidence de ces étrangers.

Lorsque ces faits furent signalés à M. Hays, qu'a-t-il répondu ? Il n'a pas dit qu'il ouvrirait une enquête pour s'assurer si ces nouveaux venus étaient étrangers ou non. Il s'est contenté de répondre qu'ils étaient disséminés dans des régions éloignées et désertes et qu'il lui était impossible de se procurer les renseignements qu'on lui demandait. En d'autres termes, il déclara au ministre qu'il n'avait pas l'intention de faire une enquête, que la compagnie employait et congédiait qui elle voulait et qu'elle pouvait prendre à son service de bons Américains tout aussi bien que de bons Canadiens.

L'honorable député de Vancouver (M. Smith) nous a dit que les officiers du Grand-Tronc-Pacifique semblaient préférer recourir à la main-d'œuvre américaine. Il est bien facile de trouver des prétextes lorsqu'on en cherche, ainsi que le prouve la fable du loup et de l'agneau. La compagnie pourrait aisément trouver un prétexte, bon ou mauvais, pour destituer tous les ingénieurs canadiens qu'elle a à son service. Je crois que, sans le vouloir peut-être, le ministre du Travail a été d'une négligence criminelle. Il ne peut échapper maintenant à la responsabilité qui lui incombe en disant que l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) a déployé beaucoup de zèle par le passé et en lui demandant ce qu'il a fait en cette matière. Peut-on s'imaginer qu'un ministre de la Couronne pose une pareille question à un membre de l'opposition ? Il me semble que l'honorable député de Toronto-ouest a bien fait son devoir, et que l'initiative qu'il a prise en cette matière a été féconde en bons résultats. Je demanderai au ministre du Travail si un pareil argument peut pallier sa négligence ?

Le ministre des Finances a accepté la dénégation des officiers du Grand-Tronc-Pacifique sans se donner la peine d'aller aux renseignements et sans conseiller au ministre du Travail d'ouvrir une enquête. Bien que les journaux fussent remplis de détails à ce sujet, celui-ci ne paraissait pas se douter que l'on confiait à des Américains un travail que l'on aurait dû confier à des Canadiens. Le ministre du Travail peut difficilement se réhabiliter aujourd'hui en instituant une enquête et en prenant lui-même cette affaire en main, car s'il découvrait que les plaintes faites par des citoyens respectables sont bien fondées, je ne vois pas comment il pourrait remédier au mal, si le contrat relatif à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique est approuvé et exécuté par le parlement selon sa forme et teneur.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable député de Vancouver a incidemment cité mon nom dans ce débat et j'aimerais dire quelques mots sur la question dont le comité se trouve saisi. Nous avions assisté hier à une très intéressante discussion sur certains points de droit que soulève l'interprétation de ce contrat. J'ai été surpris d'entendre des membres du cabinet dire que la compagnie concessionnaire et le ministre de la Justice ne donnaient pas la même signification à une certaine clause. J'ai trouvé extraordinaire qu'il n'y ait pas encore eu échange de vues à ce sujet entre les parties contractantes, surtout lorsque le gouvernement déclare qu'l tent à son interprétation et qu'il ne veut accepter aucun amendement.

Ce soir, cependant, lorsqu'il s'agit d'une question qu'aucune clause du contrat ne prévoit, mais qui intéresse directement les travailleurs du pays, le gouvernement s'empresse de consulter M Hays qui, de son côté, l'assure que tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes possibles.

Je conçois que cette réponse satisfasse le directeur général des Postes, mais j'ai été surpris de voir le député de Vancouper (M. Smith) tendre la main au gouvernement, car il est censé représenter ici les classes ouvrières dont les intérêts ne sont pas ceux du parti libéral.

M. RALPH SMITH : Mes paroles n'autorisent pas l'honorable député à tenir ce langage.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Attendez encore un moment. L'honorable député s'est renfermé dans une réserve prudente. Il nous a fait entendre assez clairement que si l'opposition était sincère et avait à cœur les intérêts des travailleurs—je crois que je rapporte assez fidèlement sa pensée—elle proposerait une loi générale sur la matière. Non, "le pelé, le galeux," suivant mon honorable ami, c'est le chemin de fer Canadien du Pacifique. A l'en croire, le mal dont on se plaint serait général. Cependant, cela n'empêchera pas l'honorable député de Vancouver d'approuver toutes les clauses du contrat du Grand-Tronc-Pacifique et de repousser tous les amendements que l'on pourra présenter, qu'ils soient dans les intérêts du travail ou non.

M. RALPH SMITH : Pourquoi anticiper ? L'honorable député sait-il ce que je ferai ? Il n'a pas le droit de parler ainsi.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Des observations qu'il a faites et de la ligne de conduite qu'il suit, il est facile de prophétiser qu'il s'est lié au sort du gouvernement actuel. Il ne représente plus ici les classes ouvrières, et il sait aussi bien que moi qu'il ne pourrait plus se faire réélire sous ces couleurs. Il sait aussi bien que moi qu'une grande partie du vote ouvrier lui fera défaut et qu'il a besoin du vote libéral pour être nommé.

M. MACPHERSON : C'est un bon vote.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Oui, il va être obligé de le solliciter. Tous ses arguments constitueront un plaidoyer pour le gouvernement. Les ministres ne paraissent pas agir en hommes libres, mais bien sous la férule du Grand Tronc, si je puis m'exprimer ainsi. Le débat actuel prouve la vérité de mes paroles. Toutes les fois que la gauche fait une recommandation de la nature de celle que nous avons faite ce soir pour protéger les intérêts du travail national, on lui répond par l'argument usé jusqu'à la corde : Qu'avez-vous fait lors de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique ?

M. RALPH SMITH : Oui, qu'avez-vous fait ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Ce temps est déjà bien loin de nous et les conditions n'étaient pas les mêmes. L'honorable député sait cela aussi bien que moi. Mais supposons que nous ayons tout fait de travers, supposons que le parti conservateur ait eu tous les torts et commis toutes les fautes, pourquoi mon honorable ami, s'il est un représentant loyal et sincère des classes ouvrières qui l'ont élu, combattrait-il les intérêts du travail par l'attitude qu'il prend sur la question qui nous occupe ? Pourquoi se rabattre sur le vieux cliché : Cette matière devrait être l'objet d'une loi générale. Voici le temps de protéger les intérêts du travail et les intérêts de nos conctoyens, car la ratification de ce contrat supplémentaire nécessitera une dépense énorme. L'honorable député et le comité comprennent parfaitement que je me rends compte de la position du parti libéral ; je sais qu'elle est faible et qu'elle ne sauvegarde pas les intérêts du public. Mais ce n'est pas sous cet aspect que je veux examiner la question.

Dans le moment, c'est surtout l'attitude de l'honorable député de Vancouver qui me surprend. Je suis étonné de voir un représentant des classes ouvrières se perdre dans des généralités et prêcher une politique d'expédients, pour faire le jeu du parti libéral. Il croit sans doute que c'est sa seule planche de salut et qu'il est nécessaire d'épouser la cause du gouvernement pour obtenir le renouvellement de son mandat.

Il est inutile de revenir sur le passé et de nous rabattre les oreilles d'un contrat qui, tant au point de vue des conditions du travail que des conditions générales du pays, diffère entièrement de celui qui nous occupe. Le gouvernement se rend compte de la situation, et, après le discours du directeur général des Postes, il serait puéril de ne pas reconnaître que, dans l'exécution d'une entreprise aussi importante et dans l'adjudication des travaux publics qui doivent se faire sur notre territoire, il est nécessaire de sauvegarder les intérêts des ingénieurs et des travailleurs canadiens. Le gouvernement comprend bien tout cela, mais il n'ose accepter aucun amendement de nature à protéger nos ouvriers contre la concurrence étrangère, parce que la Compagnie du Grand Tronc lui a envoyé son ultimatum. Il faut maintenir le contrat tel qu'il existe et n'y pas ajouter ou n'en point retrancher un seul mot.

D'un autre côté, le gouvernement se rend bien compte de l'opinion publique. C'est pour cette raison qu'il nous dit que ces faits ont été signalés au Grand Tronc et qu'il a toute raison de croire et d'espérer que cette compagnie donnera peut-être des explications lorsque ces plaintes sérieuses lui auront été soumises d'une manière toute spéciale, avec les noms et l'adresse de tous les ingénieurs américains qu'on l'accuse d'avoir pris à son service. Jusqu'à aujourd'hui le Grand Tronc n'est pas allé aux renseignements ; il se contente de croire que l'état de choses qu'on lui signale n'existe pas.

Quel est le remède à apporter au mal? Voilà la question dont nous sommes saisis. Le gouvernement se trouve désarmer en face du Grand Tronc. Cette puissante compagnie le tient dans sa main. La chose est claire comme le soleil en plein midi. Voilà le gouvernement qui préside aux destinées d'un peuple jeune et ambitieux, d'une forte race de constructeurs et de travailleurs, et d'une population progressive qui se forme

une idée juste des ressources et de l'avenir de ce pays.

Le gouvernement espère que M. Hays redressera les griefs que l'on signale, mais il n'ose pas déclarer qu'il verra à ce que justice soit rendue à qui de droit si le Grand Tronc ne donne pas une réponse satisfaisante aux questions que la gauche a posées dans l'intérêt de nos travailleurs, de nos ingénieurs et des gradués de nos universités. Voilà une attitude pitoyable et absolument méprisable; cependant, nous voyons le soi-disant représentant des classes ouvrières chercher à la pallier et à l'excuser.

M. RALPH SMITH : M. le président, mes paroles ont beaucoup offusqué l'honorable préopinant. Celui-ci a dt que j'étais en faveur d'une loi générale sur la matière. En effet, l'adoption d'un acte du parlement applicable à toutes les grandes sociétés financières serait certainement dans l'intérêt des classes ouvrières.

L'honorable député semble avoir peur de ce dernier moyen qui pourrait gêner quelques-uns de ses amis ; il voudrait simplement frapper le Grand-Tronc-Pacifique Voilà l'attitude qu'il prend en la matière.

J'ai dit qu'une loi générale devrait obliger toutes les compagnies subventionnées par le trésor public à n'employer que des Canadiens. Mon honorable ami ne voudrait voir appliquer une pareille disposition législative qu'au Grand-Tronc-Pacifique. Il ne veut pas qu'on touche à la charte du chemin de fer Canadien du Pacifique. Il n'a certainement pas fait preuve d'esprit de justice à mon égard, car j'ai déclaré formellement qu'il était du devoir du gouvernement d'apporter un remède à l'état de choses dont on se plaint. Je ne me suis pas mis à la remorque du cabinet.

Jamais je n'avais entendu l'honorable député de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper) condamner aussi ouvertement son propre parti et jamais je ne l'avais vu adopter une attitude aussi indépendante vis-à-vis de ses amis politiques. Ses courtes apparitions dans cette enceinte devraient lui inspirer une plus grande réserve dans les critiques qu'il dirige contre ceux qui, par leur présence ici, défendent les intérêts des travailleurs. Je ne suis inféodé à aucun parti, car j'ai été élu pour appuyer toutes les revendications que les unions ouvrières peuvent avoir à faire valoir ici. Je demande à la Chambre si, sous ce rapport, je n'ai pas fidèlement suivi mon programme.

Je suis opposé à la politique dite nationale et dans ce sens on peut dire que je suis libéral. Personne ne sait mieux que l'honorable député que les libéraux de la circonscription que j'ai l'honneur de réprésenter m'ont donnée leur appui et ont assuré mon élection, et que les chefs du mouvement ouvrier m'ont accordé leur confiance parce qu'ils espéraient que je me ferais ici le porte-parole des travailleurs. Voilà les éléments qui ont contribué à mon élection et qui assureront le renouvellement de mon mandat parlementaire.

L'honorable député (sir C. H. Tupper), demeurant à Vancouver, sait mieux que quiconque que j'ai toujours été en faveur de la politque libérale en tant qu'opposée à la politique dite nationale du parti conservateur. Mes principes sont bien connus sous ce rapport.

Si l'honorable député avait assisté plus régulièrement aux séances de cette Chambre, il aurait montré plus de loyauté à mon égard et il aurait admis, je crois, que sur toutes les questions touchant aux intérêts des unions ouvrières, j'ai fidèlement suivi le programme que je m'étais tracé. Loin de me mettre à la remorque du gouvernement en cette matière, j'ai déclaré qu'il était du devoir de ce dernier de redresser les griefs que l'on a exposés.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Il y a si peu de temps que l'honorable député fait partie de cette Chambre qu'il a cru devoir me reprocher de ne pas assister régulièrement aux séances. Il y a déjà 21 ans que je suis dans la vie parlementaire. J'ai l'intention d'en sortir aussitôt que mon mandat sera expiré. Mon honorable ami n'a pas fourni une carrière aussi longue que la mienne, mais j'ose lui prédire qu'aux prochaines élections, il rentrera, comme moi, dans la vie privée.

M. KENDALL : La question dont la Chambre est saisie ressemble, sous bien des aspects, à celle qui s'est présentée dans l'exploitation des mines de fer du Cap-Breton. Aussitôt que les Américains eurent pris la haute main sur les aciéries de la Nouvelle-Ecosse, on s'aperçut qu'il n'y avait plus de place pour les travailleurs canadiens. 50 ou 75 Américains s'emparèrent des emplois que remplissaient auparavant des ingénieurs, des artisans et des ouvriers de notre nationalité. Je ferai observer au comité que mon collègue (M. Johnson) et moi, nous avons fait à ce sujet, il y a 18 mois, des représentations au premier ministre (sir Wilfrid Laurier), au ministre du Travail (sir Wm. Mulock) et au ministre des Finances (M. Fielding). Tous deux nous avons assisté à une entrevue qui eut lieu entre les membres du cabinet et les représentants de la Compagnie des forges et aciéries du Dominion.

Le premier ministre intima à ceux-ci que l'entreprise devait conserver son caractère canadien. La compagnie ne se le fit pas dire deux fois, et deux ou trois semaines plus tard, les travailleurs américains que l'on avait fait venir repassaient la frontière. Il me fait plaisir de dire ce soir que pas un seul de ces étrangers ne travaille aujourd'hui dans les aciéries de Sydney.

Dans le cas que je viens de mentionner j'ai pris une attitude aussi indépendante que celle que j'ai l'intention de prendre dans le cas qui nous occupe. Je veux que les entreprises subventionnées ou primées par l'Etat,

je dirai plus, que les industries qui sont protégées contre la concurrence étrangère par un tarif élevé, ne songent pas seulement aux ploutocrates qui ont placé des fonds, mais se préoccupent aussi des contribuables canadiens qui se saignent aux quatres membres pour les faire prospérer ou les maintenir.

Je termine ces courtes observations en exprimant ma conviction—J'ai déjà vu à l'œuvre plusieurs des membres du cabinet et je sais ce qu'ils peuvent faire—que le gouvernement prendra des moyens efficaces afin de remédier à l'état de choses que l'on a signalé.

M. OLIVER : Nous avons entendu le ministre du Travail nous déclarer ce qu'il entend faire si ces griefs sont bien fondés. Nos amis de la gauche auraient-ils la bonté de nous dire ce qu'ils veulent.

L'honorable député de Toronto a exprimé son opinion en termes très énergiques. Voudrait-il dire au comité ce qu'il propose ?

M. CLARKE : Que l'honorable député ouvre les " Débats " et lise la discussion qui a eu lieu lorsque la " loi concernant le travail des étrangers " a été modifiée sur la proposition du premier ministre, et il connaîtra mes vues sur cette question. J'ai renvoyé ces volumes à la bibliothèque, mais peu importe de savoir si l'honorable député a voté pour ou contre ces amendements.

On se serait assuré un moyen d'action efficace si l'on eut adopté les amendements que j'ai recommandés en 1901 lorsque la loi a été votée. Si mon honorable ami désire absolument connaître mes vues sur le cas qui nous occupe, je lui dirai que, si j'étais ministre du Travail, je prendrais immédiatement des mesures pour faire vérifier les allégations formulées par ces ingénieurs de Winnipeg et que si l'information faisait découvrir qu'elles sont bien fondées, j'insisterais auprès du Grand Tronc pour faire congédier ces étrangers et pour les faire remplacer par des Canadiens compétents.

M. OLIVER : L'honorable député a si bien repondu à ma question——

M. CLARKE : Alors vous n'avez pas à vous plaindre de ma réponse ?

M. OLIVER : Non ; mais vous avez trop bien répondu pour être logique. On gâte les plus jolies choses en les exagérant. L'honorable député nous dit que la " loi relative au travail des étrangers " ne saurait être efficace, parce qu'on n'a pas adopté les amendements qu'il recommandait. Il a peut-être raison. Lorsqu'il nous dit que dans cette loi, telle que rédigée, il aurait trouvé un remède au mal que l'on signale, il n'a peut-être pas tort. Mais je ne puis comprendre comment on peut concilier ces deux déclarations.

M. CLARKE : Ce n'est pas ma faute.

M. OLIVER : Pardon, la première partie de votre argument contredit la dernière. Si la " loi relative au travail des étrangers " est telle qu'elle doit être, les amendements de l'honorable député n'étaient pas nécessaires; d'un autre côté, si elle est insuffisante, je ne vois pas comment on peut blâmer l'attitude que le ministre du Travail a prise sur la question dont la Chambre est saisie en ce moment.

M. CLARKE : J'attendrai que l'honorable député ait eu le temps de lire mes observations dans les " Débats " et de les étudier.

M. OLIVER : De deux choses l'une; ou la loi est complète ou elle ne l'est pas. Si elle est complète, les amendement proposés par l'honorable député et qu'il m'a reproché de ne pas avoir appuyés de mon vote étaient inutiles; si elle est incomplète, je ne vois pas pourquoi on blâmerait le ministre du Travail de n'être pas intervenu en cette matière.

M. CLARKE : Je dois avouer que cet argument est trop subtile pour que je le saisisse. Il se fait tard et je n'ai pas l'intention d'infliger un autre discours à la Chambre. Je conseillerai simplement à l'honorable député (M. Oliver) de lire les " Débats " de 1901 et il y verra pourquoi la " loi contre l'embauchage à l'étranger " est telle que nous la trouvons aujourd'hui dans nos statuts.

M. OLIVER : Si je ne puis comprendre l'honorable député ,c'est sans doute que son long et savant discours a jeté la confusion dans mon esprit. Si je représentais ici les classes ouvrières, je verrais d'un très mauvais œil les arguments que l'on a apportés ce soir pour plaider la cause du travail. Je ne sache pas que les ingénieurs diplômés fassent partie des classes ouvrières. Il y a une grande différence entre un homme qui appartient à une profession et un ouvrier.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Oui, l'un fait un travail manuel, et l'autre absolument pas.

M. OLIVER : Oui, voilà la différence.

M. CLARKE : J'espère que le ministre du Travail ne quittera la Chambre avant d'entendre développer cet argument.

M. OLIVER : Dans tous les cas, la différence est telle entre l'un et l'autre que l'on ne saurait dire que l'emploi d'ingénieurs étrangers constitue un empiètement sur les droits des classes ouvrières du pays. Les ingénieurs seraient les premiers à réclamer si on voulait les classer dans la catégorie des ouvriers. Si nous voulons protéger les ouvriers, faisons-le; si nous voulons protéger les hommes de profession libérale, ayons la franchise de le dire; mais prenons garde d'affirmer que nous protégeons la classe ouvrière quand notre sollicitude ne vise, pour le moment, que l'homme de profession libérale.

Je remarque que les messieurs qui ont tant à cœur les intérêts des ingénieurs qui pour-

raient entrer au service du Grand-Tronc-Pacifique n'ont pas poussé de hauts cris, il y a quelque jour, lorsque la nouvelle nous est arrivée que le chemin de fer Canadien du Pacifique avait confié à une compagnie américaine tous les travaux de construction qu'il se propose d'exécuter dans le Nord-Ouest cette année. La main-d'œuvre américaine va venir faire concurrence à nos travailleurs, mais il n'y a pas lieu d'élever la voix dans ce cas-là. Lorsque le Grand-Tronc-Pacifique ose donner de l'ouvrage à des ingénieurs américains, c'est une tout autre affaire et on crie sur les toits que les droits des classes ouvrières sont foulés aux pieds et que le gouvernement mérite la censure.

Je ne représente pas une circonscription ouvrière, mais je suis en faveur de la protection du travail national. Cette protection, le gouvernement conservateur ne nous l'a jamais donnée. Cependant, lorsqu'il est question de protéger les professions, il convient de parler un peu moins haut, car, en général, elles sont parfaitement en état de se protéger elles-mêmes. Nous n'avons dans le pays qu'un petit nombre d'ingénieurs et je désire les voir co-opérer à cette entreprise et à tous les autres travaux d'établissement de voies ferrées au Canada. Afin de sauvegarder leurs intérêts sous ce rapport, j'espère que le parlement adoptera une loi générale, ainsi que l'a demandé l'honorable député de Vancouver (M. Smith). Néanmoins, je ne suis pas de ces intransigeants qui croient que, dans l'exécution d'une entreprise publique, il ne faudrait jamais aller chercher des hommes de l'art en dehors des cadres restreints d'une certaine profession. En décrétant que, dans la construction et l'exploitation de nos chemins de fer, il ne sera permis d'employer que des ingénieurs canadiens, nous lâcherions la bride à un des corps les plus exclusifs qui aient jamais affligé un pays. Je ne crains pas de dire que les corporations de cette nature sont les fléaux du Canada et des autres pays. Je ne crains pas de dire en cette enceinte où je vois tant d'hommes appartenant aux professions libérales—et je crois que pas un seul ne me contredira—que, dans chaque province, le public est à la merci de ces corps professionnels exclusifs et surtout de la corporation des avocats et des médecins. Si maintenant on veut nous soumettre à la tyrannie des ingénieurs civils au moment où le pays s'engage dans une vaste entreprise, je déclare, moi, que je n'en suis pas.

Je suis bien prêt à faire rendre justice à nos ingénieurs et appuyer une loi générale conçue dans cet esprit, mais à aucun prix et quelles que soient les conséquences de mon attitude, je ne veux les considérer comme une corporation exclusive qui ait le droit de nous dicter ses volontés.

J'ajouterai que la construction de ce nouveau transcontinental est d'une importance vitale pour le pays et que l'intérêt du peuple exige que les travaux d'art soient exécutés de la manière la plus parfaite possible. Si nos prévisions sont justes, le trésor public ne fera pas les frais de cette entreprise. Il est donc juste et légitime de laisser à ceux qui avancent les fonds nécessaires le soin de faire le choix des hommes qu'ils estiment les plus compétents. Est-ce qu'en agissant ainsi nous ne servirions pas mieux les intérêts du peuple qu'en proposant de confier à un corps exclusif et peu nombreux les travaux d'art de cette grande entreprise ? Si des erreurs étaient commises dans la fixation du tracé, elles seraient, pour ainsi dire irréparables.

Nous avons tous les corps professionnels dont nous avons besoin. Nous sommes prêts à donner à nos ingénieurs canadiens tous les avantages légitimes que nous sommes en état de leur procurer, mais je crois, pour ma part, qu'ils doivent encore plus compter sur leur propre mérite que sur notre protection. Ils doivent comprendre que, dans une entreprise aussi importante, le pays demande les services des meilleurs hommes que le génie civil puisse lui fournir.

M. SAMUEL HUGHES : L'honorable député veut-il insinuer que l'ingénieur canadien n'est pas l'égal de l'ingénieur américain ?

M. OLIVER : Je ne dis pas qu'il est impossible de rencontrer des ingénieurs canadiens supérieurs aux meilleurs ingénieurs américains ; mais je veux faire comprendre que les Etats-Unis, ayant une population de 70 millions d'habitants et possédant un réseau beaucoup plus étendu que le nôtre, doivent sans aucun doute avoir un bien plus grand nombre d'ingénieurs constructeurs de chemins de fer que le Canada, et que, dans ce nombre dix fois plus considérable qu'ici il peut s'en rencontrer quelques-uns qui soient meilleurs que les nôtres. Je veux faire comprendre que, si nous avons besoin d'un grand nombre d'ingénieurs entendus et capables de mener à bonne fin dans le plus court espace de temps possible la construction d'une voie ferrée transcontinentale, il nous faudra peut-être aller en chercher quelques-uns de l'autre côté de la frontière. Une pareille supposition n'est pas, il me semble, de nature à étonner beaucoup ceux qui s'y connaissent en ces matières.

M. MORIN : L'honorable député d'Alberta devrait savoir que quand les Etats-Unis ont besoin d'un bon ingénieur pour les mines d'or ou de charbon ou pour leurs chemins de fer, ils vont le chercher en Angleterre ou en Allemagne. Je sais cela par expérience. Nos ingénieurs sont tout aussi bons que ceux des Etats-Unis. Si nous n'en avons pas assez ici, nous pourrons alors traverser la frontière et en engager d'autres. Il n'est pas besoin, je crois, d'aller aux Etats-Unis. Notre personnel d'ingénieurs est tout aussi bon, s'il n'est pas aussi nombreux que le leur. Mais, après tout, il n'en faut pas un si grand nombre.

M. PUTTEE : Je ferai observer à l'honorable député d'Alberta que jusqu'ici le Grand-Tronc-Pacifique n'a eu besoin d'engager que

des ingénieurs et des arpenteurs, mais que si le parlement et le gouvernement n'interviennent pas pour faire comprendre à la compagnie qu'elle doit employer des Canadiens dans les études préliminaires du tracé, les chances de nos ouvriers d'être traités avec justice dans l'exécution des travaux ordinaires sont bien minces, en vérité. Sans doute que l'honorable député (M. Oliver) doit comprendre cela, car, autrement j'inclinerais à croire qu'il ne se rend pas bien compte de la gravité des allégations que l'on a formulées contre la compagnie. Remarquez bien que je ne discute pas dans le moment si elles sont bien fondées ou non.

Au commencement de la discussion, l'honorable ministre du Travail nous a lu un grand nombre de lettres échangées entre lui et le gérant du Grand Tronc. Ce qui me rappe dans cette correspondance c'est que M. Hays dit virtuellement qu'il est trop affairé pour s'occuper de la chose et de ne pas l'importuner. C'est la réponse que l'on fait ordinairement à des accusations de cette nature. Dans ce cas-ci, il y a plus cependant ; on paraît traiter très cavalièrement un ministre à un moment où la Chambre est saisie du bill que l'on veut amender dans les intérêts d'une compagnie qui semble se moquer de nous. La chose est grave. Mais lorsqu'il s'agit de prendre notre argent et les garanties de l'Etat, le Grand Tronc fait preuve d'une bonne volonté et d'une célérité sans pareilles.

Pour ma part, je suis bien disposé à favoriser l'adoption d'une loi générale pour remédier au mal dont on se plaint. J'ai tenté de faire insérer une disposition en ce sens dans la loi contre l'embauchage d'ouvriers à l'étranger.

Avant que la Chambre vote le bill qui lui est soumis en troisième lecture, il faut que le Grand Tronc fasse des concessions en cette matière. On devrait insérer dans le contrat une clause prohibant l'emploi de la main-d'œuvre étrangère. En me référant aux Débats de l'an dernier, je vois que, le 14 septembre, j'ai proposé un amendement tendant à obliger la compagnie à employer des travailleurs canadiens toutes les fois qu'elle pourrait s'en procurer. A la même date, on a amené sur le tapis la question de l'engagement par la compagnie d'arpenteurs et d'ingénieurs américains. Je suis convaincu que si la Chambre avait pris alors une attitude plus ferme, les choses ne seraient pas rendues aussi loin. La Chambre va adopter ce bill la semaine prochaine, mais je crois qu'il serait bon de le tenir en suspens jusqu'à ce que des communications aient été échangées entre le gérant du Grand-Tronc-Pacifique et le ministre du Travail.

L'honorable M. FIELDING : Il y a déjà un certain temps que nous discutons cette matière, bien que la Chambre fut saisie d'une tout autre question à savoir: d'une motion de l'honorable député de Pictou (M. Bell). Mais comme il était tard, celui-ci en a demandé la remise à un autre jour. Je n'ai pas la moindre objection à opposer à cette demande et je propose que le comité lève sa séance, rende compte de ses délibérations et demande la permission de siéger de nouveau.

Le comité rend compte de ses travaux.

A la demande de l'honorable M. Fielding, la séance est levée à minuit et 35 minutes, samedi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, le 16 mai 1904.

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

INSPECTION DES GRAINS.

Sir RICHARD CARTWRIGHT (ministre du Commerce) : Je présente un bill (n° 113) concernant l'inspection des grains.

M. CLARKE : Quel est l'objet ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT : De réunir en une seule et même loi les nombreuses modifications apportées en différents temps à la loi concernant l'inspection des grains, et d'établir une certaine uniformité en ce qui concerne l'inspection des grains dans l'est aussi bien que dans l'ouest du Canada. Il existe sous ce rapport une certaine différence entre l'ouest et la partie orientale du pays. Je désire que ce bill soit imprimé afin qu'on puisse le distribuer. Je dois ajouter que c'est mon intention de demander que le bill, dès qu'il aura subi sa seconde lecture, soit renvoyé à un comité spécial devant lequel les intéressés seront invités à comparaître.

La motion est adoptée, et le bill subit sa première lecture.

DEMANDE DE RAPPORT.

M. R. L. BORDEN : Avant qu'on aborde l'ordre du jour, je demanderai encore une fois ce qu'il advient du rapport concernant le service postal, rapport que j'ai déjà demandé à diverses reprises ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Voulez-vous parler du service océanique ?

M. R. L. BORDEN : Je veux parler d'un rapport concernant l'adjudication du transport des courriers au cours des quatre dernières années, à partir des ports du Saint-Laurent. Ce rapport, je l'ai demandé dès les premiers jours de la session.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Il n'a été déposé que la semaine dernière, je crois. L'honorable député (M. R. L. Borden) n'y a peut-être pas fait attention.

M. R. L. BORDEN : En effet, je n'y avais pas fait attention.

DECISION DE LA COMMISSION DES PECHERIES D'HALIFAX, 1877.

M. R. L. BORDEN : Je demanderai encore s'il a été établi une entente quelconque avec une ou plusieurs provinces au sujet de la confection d'un mémoire concernant la décision de la commission des pêcheries d'Halifax, décision rendue en 1877 ?

L'honorable CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Des représentants du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard se sont adressés au ministère de la Justice, il y a quelque temps, au sujet des questions à soumettre. Nous avons arrêté le choix de ces questions, mais nous n'avons pas encore pris de décision définitive quant à la forme sous laquelle nous les présenterons.

M. R. L. BORDEN : Je présume que c'est sous forme de mémoire qu'on en saisira la cour Suprême ? J'aimerais qu'il fût déposé sur le bureau de la Chambre une copie de ce mémoire dès qu'on en aura arrêté les termes. Je suppose qu'on ne verra pas d'inconvénent à cela ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Aucun.

BILLS D'INTERET PRIVE.

SECONDE LECTURE.

Bill (n° 104) concernant la Compagnie du chemin de fer de Tilsonburg au lac Erié et au Pacifique.—(M. Calvert.)

Bill (n° 105) concernant la Compagnie du chemin de fer du lac Erié à la rivière Détroit.—(M. Sutherland, Essex.)

Bill (n° 106) tendant à autoriser la Compagnie du chemin de fer du Nord-Est de Chicoutimi.—(M. German.)

Bill (n° 108) concernant la Compagnie d'assurance la Canada-vie.—(M. Campbell.)

Bill (n° 109) concernant l'institution civile de la Compagnie du chemin de fer de Montréal, au Nipissingue, et à la baie Georgienne.—(M. Campbell.)

Bill (n° 110) concernant la Compagnie électrique d'Ottawa.—(M. Champagne.)

INTERPELLATIONS.

CHUTE DE CARILLON.

M. ETHIER, par M. Holmes :

1. La chute de Carillon est-elle concédée ?
2. Dans l'affirmative, depuis quand, et quel en est le locataire ?
3. Le concessionnaire a-t-il rempli les conditions du bail ?
4. Dans la négative, le gouvernement se propose-t-il d'annuler le bail afin de donner à d'autres personnes l'avantage de pouvoir louer et utiliser cette chute ?

L'honorable M. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) :

1. Oui.

2. Elle a été concédée le 13 mai 1901, et le bail a été prolongé à condition que les travaux fussent commencés le 1er mai 1905 et terminés le 1er mai 1907. Le concessionnaire est John P. Mullarkey.

3. Le concessionnaire a rempli les conditions du bail actuellement déposé au ministère.

4. Advenant le cas où les conditions de ce bail ne seraient pas remplies, le gouvernement se préoccuperait de ce qu'il conviendrait de faire.

ALPHONSE GERVAIS.

M. MONK :

1. Le sieur Alphonse Gervais, de Saint-Hyacinthe, était-il, lors de la dernière élection fédérale partielle tenue dans le comté de Saint-Hyacinthe, à l'emploi du gouvernement fédéral ?
2. Dans le cas de réponse affirmative à la question précédente, (a) quand ledit Alphonse Gervais a-t-il été nommé ? (b) quelle est la nature de son emploi ? (c) quel est le chiffre de ses appointements ?
3. Ledit Alphonse Gervais est-il encore à l'emploi du gouvernement ?
4. Le gouvernement sait-il que ledit Alphonse Gervais a pris une part active à ladite dernière élection partielle dans le comté de Saint-Hyacinthe ?

L'honorable M. BRODEUR (ministre du revenu de l'Intérieur) :

1. Oui.
2. (a) Le 1er avril 1901. (b) Messager surnuméraire et concierge du bureau de l'accise, de l'inspection du gaz et des poids et mesures. (c) De $500 par année.
3. Oui.
4. Non.

TROUBLES OUVRIERS DE VALLEYFIELD—SOLDE DE LA TROUPE.

M. CLARKE :

1. La municipalité de Valleyfield, ou quelque personne agissant en son nom, a-t-elle versé au gouvernement la somme fixée comme règlement de ses obligations à l'égard de la solde et de l'entretien des troupes appelées lors des troubles ouvriers qui se sont produits dans cette municipalité en octobre 1900 ?
2. Dans l'affirmative, quand la somme a-t-elle été payée, et quel montant a été versé ?
3. Si nul paiement n'a encore été fait au sujet du règlement des dépenses des troupes, règlement sanctionné par Son Excellence, le 10 mars 1904, des mesures ont-elles été prises par le gouvernement pour le recouvrement du montant fixé pour ce règlement de compte ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) :

1 et 2. Non.
3. Oui.

SERVICE POSTAL ENTRE ALBERTON ET KILDARE.

M. LEFURGEY—par M. W. J. Roche :

1. Des soumissions ont-elles été reçues en 1903 et 1904 pour le transport des malles entre Alberton et Kildare, I.P.-E. ?

2. Dans l'affirmative, quels sont les noms des soumissionnaires et le montant de chaque soumission ?

3. A qui l'entreprise a-t-elle été adjugée, et quel est le montant mentionné dans le contrat ?

Sir WILLIAM MULOCK (directeur général des Postes) :

1. Oui. Les soumissions ont été reçues le 1er avril 1904.

2. John T. Millman, $94.95 par année ; John R. Oliver, $95.00 par année.

3. A John T. Millman, à raison de $94.95 par année.

M. BEIQUE—CANAL DE BEAUHARNOIS.

M. LEONARD—par M. Monk :

1. Pourquoi M. Béique, surintendant du canal de Beauharnois, a-t-il été mis à la retraite ?

2. Quel montant lui est payée annuellement ?

3. Depuis quelle date est-il à la retraite ?

4. Par qui a-t-il été remplacé ?

5. Quelle était l'occupation ou le métier de son successeur avant sa nomination ?

6. Par qui a été recommandé le surintendant?

7. Quel est son salaire ?

L'honorable M. EMMERSON :

1. Pour cause de vieillesse et de mauvaise santé.

2. $952 par année.

3. Depuis le 1er mars 1904.

4. Par J. M. Deschênes en qualité de surintendant.

5. Il était dans le commerce.

6. Il n'est pas d'usage de répondre à des questions de cette nature.

7. De $1,000 par année.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

M. LEONARD—par M. W. J. Roche :

1. Combien de vaisseaux passent chaque semaine dans le canal de Beauharnois ?

2. Combien y a-t-il d'employés sur le canal de Beauharnois, et qui sont-ils ?

3. Quelle est leur occupation et quels sont leurs appointements ?

4. Quel est le coût annuel de l'administration du canal de Beauharnois et quel revenu en tire-t-on ?

L'honorable M. EMMERSON : Je prierai mon honorable ami de demander la production d'un rapport, attendu que les renseignements qu'il sollicite forment un dossier assez volumineux.

LA COMPAGNIE DE FABRICATION DU COTON DE VALLEYFIELD.

M. LEONARD—par M. Monk :

1. Le gouvernement ou quelqu'un des ministres a-t-il reçu du conseil de ville de Valleyfield une copie de la délibération votée par ledit conseil le 13 avril 1904 relativement à la Compagnie de fabrication du coton de Valleyfield, ainsi que certains documents l'accompagnant?

2. Dans l'affirmative, quelle est l'intention du gouvernement par rapport à cette question ?

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je répondrai à l'honorable député que nous avons reçu une résolution et que la question est à l'étude.

COMPAGNIES DE CREDIT.

M. LEONARD—par M. Monk :

1. Est-il vrai qu'il y a dix à douze compagnies faisant affaires à Montréal et dans la province de Québec d'après le même système que la Compagnie du Crédit du Canada actuellement en liquidation et autorisées par lettres patentes émises par le gouvernement du Canada ?

2. Combien de ces compagnies ont été autorisées par lettres patentes du gouvernement fédéral ?

3. Quels sont leurs noms ?

4. Quelles sont celles qui se sont conformées à la loi ?

5. Quelles sont celles qui se sont conformées à leur charte ?

6. Le gouvernement a-t-il l'intention de prendre les procédures nécessaires en pareille occurrence pour protéger le public ?

7. Qui est responsable de l'émission de lettres patentes à ces compagnies ?

Sir WILFRID LAURIER :

1. Les seules compagnies autorisées par le gouvernement fédéral, et sur le compte desquelles les tribunaux de Montréal informent en ce moment, sont: (a) "Le Crédit Universel" (à responsabilité limitée), qui fut autorisé pour les fins suivantes et nulle autre : L'achat et la vente de toutes sortes d'articles de nécessité ou de luxe tels que vêtements, meubles, tapis, livres et instruments de musique, la compagnie pouvant faire affaires dans tout le Canada. (b) "Le Crédit Coopératif" (à responsabilité limitée), qui fut autorisé pour les fins suivantes et nulle autre: l'achat et la vente de toutes sortes d'articles de nécessité ou de luxe tels que vêtements, bijouterie, instruments de musique, meubles, tapis et livres, la compagnie pouvant faire affaires au Canada et à l'étranger. (c) "La Compagnie de Crédit du Canada" (à responsabilité limitée), qui fut autorisée pour les fins suivantes et nulle autre : pour faire un commerce général d'après le système de versements hebdomadaires, passer des contrats par rapport à ce genre d'affaires et faire tout ce qui se rattache aux fins de ladite compagnie, laquelle est autorisée à faire affaires au Canada et à l'étranger.

2, 3 et 4. Il est impossible de dire combien de compagnies transigent leurs affaires d'une manière illégale ou contrairement aux pouvoirs qui leur ont été conférées par leur acte d'autorisation.

5. Si leurs opérations sont entachées d'illégalités, c'est qu'elles ne se conforment pas aux dispositions de leur acte d'autorisation.

6. Les personnes qu'elles ont trompées peuvent faire redresser leurs griefs par les tribunaux.

7. Le secrétaire d'Etat.

IMMIGRANTS ET INSCRIPTIONS D'ETABLISSEMENT.

M. WM. ROSS—par M. Charles Marcil :

1. Combien d'immigrants sont arrivés en Canada du 1er janvier au 1er mai 1904 ?
2. Quelle est leur nationalité ?
3. Combien d'inscriptions d'établissement ont été prises ou demandées au cours du présent exercice, à venir jusqu'au 1er mai ?

L'honorable CLIFFORD SIFTON (ministre de l'Intérieur) :

1. 36,666.
2. L'état concernant la nationalité des immigrants n'est pas encore complètement terminé.
3. 19,527.

SAISIES DE FICELLE D'ENGERBAGE.

M. CLANCY :

1. Des saisies de ficelle d'engerbage ont-elles été pratiquées en vertu des dispositions de l'Acte d'inspection générale depuis le 1er janvier 1902 ?
2. Dans l'affirmative, combien ?
3. Dans quels cas des amendes ont-elles été imposées et perçues ?
4. Quelle amende a été imposée dans chaque cas ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT :

1. Oui.
2. Seize.
3. Il a été imposé et perçu des amendes dans les cas suivants :

Wilbur Hutchison, gérant de la Compagnie Fairchild, Winnipeg, amende.	$ 25 00
Alex. D. Naismith, Wawanesa, Man. ..	5 00
Lyttle et Jickling, Carman, Man..	5 00
Chas. Lunn, Winnipeg..	10 00
Blakeman et Scarth, Virden, Man.... ..	31 00
E. J. Howes, Moosomin..	30 75
A. F. Reinecki, Régina, T.N.-O....	50 00
J. W. Morton, Régina, T.N.-O..	100 00
J. J. Heaslip, Alameda, T.N.-O..	25 00
H. Donaldson, Winnipeg, Man..	100 00
Wm. Heath, Winnipeg, Man....	50 00
W. G. McMahon, Winnipeg, Man..	10 00
La M. J. Wilson Cordage Co....	281 52
L'International Harvester Co..	51 56
Total perçu..	$839 83

4. Réponse au n° 3.

COMMISSION DU PORT DE MONTREAL.

M. GERVAIS—par M. Marcil :

1. Le gouvernement a-t-il, directement ou par l'entremise d'un de ses membres, reçu une délibération de la chambre de commerce du district de Montréal, qui se lit comme suit :—

"Attendu que le public discute la valeur de la Commission du port, telle qu'elle est organisée :

Cette Chambre est d'opinion qu'il faut à tout prix prévenir les conflits journaliers qui se manifestent entre le gouvernement et les commissaires, conflits dont l'effet est absolument nuisible au bon fonctionnement de cette commission et aux besoins et aux intérêts qu'on doit promouvoir. Aussi, y a-t-il lieu que la constitution de la Commission du port soit amendée de manière que le gouvernement se réserve le pouvoir exécutif. D'autre part, la partie administrative devrait être laissée à des commissaires dont les pouvoirs et les attributions seraient de mettre à exécution les décisions du gouvernement et dont le rôle devrait s'élever à celui de conseiller du gouvernement. Et au cas de la réorganisation de cette commission dans ce sens, il est respectueusement recommandé au gouvernement de suivre, dans la nomination de ces commissaires, le principe qui l'a guidé jusqu'aujourd'hui, c'est-à-dire, en nommant à ces charges les représentants des corps publics du commerce, qui plus que tous autres, par leur expérience personnelle des affaires et par leur contact journalier avec l'élément commercial le plus considérable et le plus autorisé qu'ils représentant, sont en état de mettre à exécution les intentions du gouvernement et de conseiller pratiquement ce dernier au besoin sur l'ensemble des besoins du port.

"Et de plus, cette Chambre réaffirme ici la pensée qu'elle exprimait le 2 décembre 1901 dans l'ordre du jour suivant :

Cette Chambre prie respectueusement le gouvernement de vouloir bien modifier les conditions qui régissent actuellement la Commission du port de Montréal, de manière que le gouvernement assume tout le pouvoir exécutif en ce qui regarde notre port national, pendant que la Commission du port serait constituée simplement en un bureau consultatif (Advisory Board), munie de certains pouvoirs administratifs."

2. Si tel est le cas, est-ce l'intention du gouvernement de prendre en sa sérieuse considération cette résolution et d'agir en conséquence ?

L'honorable M. RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Oui, la proposition est à l'étude.

EXPOSITION DE SAINT-LOUIS—ASSOCIATION INTERNATIONALE DES DENTISTES.

M. RICHARDSON—par M. Blain :

1. Le gouvernement a-t-il reçu avis d'un congrès de l'Association internationale des dentistes qui doit se tenir à Saint-Louis, Etats-Unis, le 30 août prochain ?
2. Dans l'affirmative, le gouvernement se propose-t-il d'envoyer un représentant du Canada à cette réunion ?

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Je ne sache point que nous ayons reçu d'invitation de ce genre. Nous n'avons pas l'intention d'envoyer de représentant à ce congrès.

INONDATIONS DU SAINT-LAURENT.

M. GEOFFRION—par M. Marcil :

1. Est-ce l'intention du gouvernement de prendre en sa sérieuse considération la résolution de la Chambre de commerce de Montréal, au sujet des moyens propres à empêcher les inondations du Saint-Laurent et favoriser l'ouverture de la navigation plus de bonne heure au printemps ?
2. Quels sont les moyens que le gouvernement a l'intention d'adopter ?

L'honorable M. RAYMOND PREFONTAINE : La question est à l'étude, et le gouvernement fera connaître en temps opportun ses intentions à ce sujet.

BUREAU IMPERIAL DE PLACEMENT.

M. RALPH SMITH :

1. Le gouvernement a-t-il quelque renseignement au sujet du projet d'établissement d'un Bureau impérial de placement par l'Armée du Salut, dans le but de placer dans les colonies qui ont besoin d'immigrants les gens sans famille et sans amis, projet dont les grandes lignes se trouvent esquissées dans l'article suivant publié par l' " Ottawa Citizen," le 13 mai courant ?

" BUREAU DE PLACEMENT IMPERIAL.

" Londres, 12 mai.—Le grand projet du général Booth a reçu l'accueil le plus favorable ; ce projet consiste dans l'établissement d'un bureau de placement impérial qui sera chargé de placer dans les colonies qui ont besoin d'im migrants les gens dépourvus d'emploi et d'amis.

Le commissaire canadien de l'immigration à Londres, M. W. R. Preston, en a fait les plus grands éloges. " C'est un projet praticable," dit-il, " un projet qui contribuera largement à la solution du " problème social " dans ce pays."

" Le quart de nos correspondants sont des gens sobres et industrieux qui appartiennent aux meilleures classes de citoyens. Ils partiraient pour le Canada dès demain si leur situation de fortune leur permettait de traverser l'Atlantique.

" Ces jours derniers, lord Minto recevait une lettre d'un jeune garçon de 16 ans qui demandait avec instance qu'on lui permît de venir au Canada, parce qu'il ne pouvait pas gagner dans ce pays assez d'argent pour subvenir aux besoins de sa mère. Nous nous occupons en ce moment du cas de ce jeune garçon.

" Je me suis souvent demandé comment il se fait que la philanthropie anglaise, la plus étonnante qui soit au monde, n'a pas encore donné son appui à un projet comme celui que nous présente aujourd'hui le général Booth.

" Naturellement, continue M. Preston, ' si le gouvernement entreprenait de faire réussir un pareil projet, les dépenses d'organisation seraient énormes, mais l'Armée du Salut, travaillant de concert avec le gouvernement canadien, a sous la main son vaste outillage.'

" Tout homme envoyé au Canada trouvera de l'ouvrage. Dans de nombreux cas de chefs de petites familles, le gouvernement d'Ontario a construit de petites maisons pour les femmes et les enfants et leur a attribué un lopin de terre pour commencer à cultiver.

" La loi de cette province permet de prendre les enfants de parents ivrognes ou menant une vie dissolue, et l'Etat, dans son propre intérêt, se charge de ces enfants et leur trouve de l'emploi.

" Dans le cas où le plan du général Booth ne pourrait pas fonctionner avec ses seules ressources, la question d'argent ne devrait pas peser dans la balance du bien-être moral et physique de la nation ".

" M. Bruce Lefroy, agent général de l'Australie occidentale, a dit: ' Pour réussir le projet doit être élaboré ici et non là-bas. C'est-à-dire, que les Australiens doivent décider eux-mêmes où les gens doivent aller et quelles gens doivent partir.

" Il y a, dit M. Lefroy, de vastes étendues de pays prêtes à recevoir des émigrants mais j'ai des doutes quant à la ' lie du peuple,' c'est-à-dire, est-ce que l'homme qui ne veut pas travailler ici, travaillera en Australie ? Alors, ce sera très bien. Dans la partie sud-ouest de l'Australie occidentale, il a 8,000,000 d'acres de terres qui attendent les colons.

" La grande population des régions aurifères dont le sol ne produit rien à part l'or, compte sur la côte pour s'approvisionner. Ici les cultivateurs ont un bel avenir. Cette région du sud-ouest peut donner les plus beaux produits du monde. La culture du sol appelle d'autres industries, mais c'est le premier pas dans le développement d'un pays. Les artisans, les charpentiers et les constructeurs ne peuvent trouver de l'emploi avant que l'agriculteur ait commencé son travail. Les importations totales de produits de la ferme, l'an dernier, ont atteint approximativement £1,150,000. Ces produits pourraient facilement être cultivés sur les lieux. Il y a un nombre presqu'illimité de jeunes cultivateurs qui partiraient si l'on payait leur passage, et ce sont ces hommes-là dont l'Australie occidentale a besoin."

2. Y a-t-il eu échange de correspondance entre l'Armée du Salut ou quelque officier ou agent de corps et le gouvernement ou quelques-uns de ses fonctionnaires ou agents à propos de ce projet ?

3. Quelle autorisation a ou a eu M. J. R. Preston d'approuver ce projet ?

4. Quelle classe de gens se trouve comprise dans le projet qu'a approuvé ledit Preston ?

5. Le Canada doit-il servir de dépotoir pour les ivrognes et les décavés de la mère-patrie, ou pour leurs enfants, si l'on donne suite au projet en question ?

L'honorable M. CLIFFORD SIFTON :

1. Le gouvernement n'a aucun renseignement au sujet du bureau impérial de placement que doit établir l'Armée du Salut.

2. Non.

3. Aucune. Le ministère ignore absolument qu'une telle approbation ait été donnée au projet.

4. et 5. Réponse au n° 3.

LE GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 72) portant modification de l'Acte du chemin de fer Transcontinental National.—(Sir Wilfrid Laurier.)

Article 3 du bill et amendement de M. Bell.

3. Les directeurs de la Compagnie du Grand Tronc peuvent à toute époque et aussi souvent qu'ils le jugent nécessaire, conclure un ou des traités avec les directeurs de la Compagnie du Pacifique relativement à la manière et aux termes auxquels la Compagnie du Grand Tronc doit ou peut aider la Compagnie du Pacifique à mettre à exécution les contrats annexés, et aussi relativement à la considération à donner à la Compagnie du Grand Tronc par la Compagnie du Pacifique aux termes de tout pareil traité, et ils peuvent garantir les obligations, débentures ou autres valeurs de la Compagnie

du Pacifique, et rendre à cette dernière tels autres services dont il peut être convenu, et la Compagnie du Grand Tronc peut recevoir et prendre à titre de considération totale ou partielle qui doit lui être donnée aux termes de tout traité semblable, des actions du capital-actions de la Compagnie du Pacifique pour le montant et aux termes et conditions dont il peut être convenu.

Et l'amendement de M. Bell portant :

Que l'article 3 dudit bill soit amendé en y ajoutant la paragraphe 2 qui suit :—

(2) Mais chaque fois et aussi souvent que, sous l'empire de l'article 11 de l'acte constituant en association la Compagnie du Pacifique, il sera attribué, cédé ou donné comme susdit à la Compagnie du Grand Tronc, une des actions du capital-actions de ladite Compagnie du Pacifique, il devra être attribué ou cédé trois de ces mêmes actions au gouvernement du Canada à titre de compensation partielle pour l'aide accordée à la Compagnie du Pacifique.

M. BELL : L'amendement que je propose a évidemment sa raison d'être, puisque les actions ordinaires du Grand-Tronc-Pacifique doivent passer aux mains de la Compagnie du Grand-Tronc à titre de compensation pour les services qu'elle rendra à la Compagnie du Pacifique en l'aidant à conduire son projet à bonne fin. Le capital-actions de la compagnie est fixé à $45,000,000, dont il sera émis pour $20,000,000 d'actions-priorité, chose que le gouvernement a perdue de vue dans ses calculs ainsi que dans les conventions qu'il a arrêtées. On a dû présumer qu'il sera émis pour $25,000,000 d'actions-priorité, mais il semble que, dans l'opinion du gouvernement et des amis du Grand Tronc qui favorisent le présent projet, les $25,000,000 devront être cédés à la Compagnie du Grand Tronc en reconnaissance des services qu'elle rendra au Grand-Tronc-Pacifique. Il ressort clairement de l'étude du projet dont la Chambre est actuellement saisie qu'il ne sera pas nécessaire de prélever de fonds à même les $25,000,000 d'actions ordinaires pour achever la construction du chemin de fer. Les sommes dont on aura besoin pour la partie du transcontinental à être construite par la Compagnie du Pacifique devront provenir des obligations dont il sera fait deux émissions l'une portant la garantie de l'Etat, l'autre celle du Grand Tronc. Il sera émis des obligations pour un montant considérable ; en fait, il n'est pas fixé de limites à l'émission des obligations en ce qui concerne la section des montagnes. Pour ce qui est de la section des prairies, la responsabilité du gouvernement est limitée à $13,000 par mille, mais quant à la section des montagnes, celle qui devra coûter le plus cher, celle dont le prix de revient atteindra peut-être $50,000 par mille, l'émission d'obligations pourra excéder ce chiffre-là. Le gouvernement devra garantir un nombre suffisant d'obligations pour réaliser sa part des $50,000 par mille de chemin. L'expérience acquise lors de la construction du Pacifique Canadien démontre que la section des montagnes peut se construire à raison de $50,000 le mille, et qu'il suffira amplement de $20,000 le mille pour construire la section des prairies. Il y a donc lieu de présumer que l'on sera en mesure de pourvoir à la construction de l'une et de l'autre section au moyen des émissions d'obligations. Dans ce cas, la compagnie pouvant encore disposer de ses $20,000,000 d'actions-priorité pour pourvoir à d'autres chefs de dépense, il ne semble pas qu'on fasse fond sur les $25,000,000 d'actions ordinaires pour terminer le chemin et le mettre en exploitation, et le langage que le président du Grand Tronc a tenu à ses actionnaires semble venir à l'appui de cette conclusion et semble basé sur l'exactitude de cet énoncé ; en effet, le président de cette compagnie a déclaré en présence de ses actionnaires que le Grand Tronc recevrait ces $25,000,000 valant d'actions ordinaires à titre de compensation pour ses déboursés et les responsabilités par lui assumées. Cela étant, il importe de rechercher jusqu'à quel point le Grand Tronc a droit de prendre possession de ces actions-là.

La part de contribution du Grand Tronc à cette entreprise est minime comparée à celle du pays.

Toute la responsabilité du Grand Tronc, comme l'a dit le président de cette compagnie, se limite à environ £3,000,000 sterling, soit $14,000,000 ou $15,000,000, tandis que celle du Canada, même par rapport à la construction de la plateforme du chemin et à l'achèvement de la partie de la ligne qui sera la propriété particulière du Grand-Tronc-Pacifique, est, suivant les dispositions du projet de loi actuellement devant la Chambre, trois fois plus considérable que celle de la compagnie. Dans ce cas, pourquoi le Grand Tronc, qui ne devra fournir que le quart de l'aide à accorder à cette entreprise, recevrait-il la totalité des actions ordinaires à être émises en vertu de la charte du Grand-Tronc-Pacifique, tandis que le Canada, qui se charge des trois quarts des travaux et assume les trois quarts de la responsabilité financière, ne recevra rien du tout ? Cela me paraît manifestement injuste ; ces actions ordinaires devraient être partagées de façon plus équitable, et si elles doivent servir à dédommager ceux qui ont lancé l'entreprise et lui ont donné l'appui de leur crédit, on devrait les partager proportionnément aux services rendus par les deux parties. Or, il ressort des dispositions du bill, des déclarations faites ici même et de celles qui ont été faites à l'assemblée des actionnaires du Grand Tronc, qu'on a virtuellement considéré le présent contrat comme une sorte d'acte de société où deux parties sont concernées : d'une part, le gouvernement du Canada agissant au nom du peuple canadien, et, de l'autre, la Compagnie du Grand Tronc. Le gouvernement assumant les trois quarts des charges et la compagnie l'autre quart, il semblerait que, en justice, il fût absolument nécessaire,

puisqu'elles doivent servir à indemniser ceux qui garantissent les obligations du Grand-Tronc-Pacifique, que ces actions ordinaires fussent en proportion des risques courus par les deux parties. Mais le contrat est encore plus unilatéral que cela, parce que, en définitive, c'est sur le peuple canadien que pèsera tout le fardeau de la transaction. Le gouvernement s'est interposé entre lui-même et la responsabilité du Grand Tronc ; mais il pourra se faire, comme chacun le sait, que le Grand Tronc se trouve incapable de supporter les charges qui lui incombent, et s'il ne remplit pas ses obligations, s'il n'assume et ne supporte pas sa part des charges, comment remédiera-t-on à cet état de choses ? La Compagnie du Grand Tronc se retirera tout simplement de l'entreprise, et c'est le peuple canadien qui devra, en fin de compte, mener l'entreprise à bonne fin, assumer toutes les charges et supporter toutes les pertes, s'il doit en résulter de l'entreprise. Cela est facile à établir. Ainsi, au cours des premiers mois qui ont suivi la dernière session, le Grand Tronc a négligé de se conformer à ses obligations, et le gouvernement canadien a dû se porter à son secours, modifier le contrat et faire des conditions plus avantageuses à la compagnie. Qu'est-il arrivé lorsque le Grand Tronc négligea de fournir le cautionnment qui constituait la première charge que lui imposait le contrat ? Le Grand Tronc n'a pas souffert le moindre préjudice ; il n'a éprouvé qu'un léger retard. C'est le gouvernement qui a souffert de cela, c'est lui qui a dû tourner la difficulté en faisant des conditions plus avantageuses à la compagnie et en usant de toute son influence et de tout son prestige pour faire sanctionner par le parlement un contrat dont les conditions sont beaucoup plus avantageuses pour la compagnie que celles du contrat ratifié l'an dernier, de sorte que, pour avoir manqué à ses engagements, la compagnie se voit traitée avec plus de faveur.

A mon avis, nous pouvons supposer avec assez de raison que ceci sera l'histoire de toute la transaction. Dans chacun des cas où la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique se montrera au-dessous de la tâche qui lui est dévolue relativement à ce projet, quel en sera le résultat ? La compagnie avertira tout simplement le gouvernement du fait qu'elle sera incapable de faire ce qu'elle s'est engagée à faire en vertu de son contrat, et le gouvernement lui viendra en aide en disant : Nous regrettons que vous ne soyez pas plus capables de faire ce que vous vous êtes engagés à faire, mais ceci est une grande entreprise, c'est à la réussite de laquelle le crédit et la réputation du gouvernement et du peuple canadien sont intimement liés et il ne faut pas permettre qu'elle aboutisse à un échec. Le fait est que le gouvernement du jour dépouillera l'entreprise de tous les éléments qui peuvent lui donner quelque valeur. De sorte que non seulement les trois quarts de la responsabilité et du fardeau résultant de l'aspect financier de l'entreprise retomberont sur le gouvernement, mais, en définitive, toute la responsabilité de mener cette entreprise à bonne fin retombera sur le crédit du Canada. Cela étant, M. le président, il me semble qu'il ne saurait y avoir d'objection raisonnable à la proposition faite ici à l'effet que, pour chaque action du capital-actions de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique qui sera donnée, cédée ou transportée à la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc en vertu des dispositions de l'article 11 de l'acte d'autorisation de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, trois de ces actions seront données, assignées et livrées au gouvernement du Canada en considération partielle de l'aide accordée au chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. On a toujours prétendu que le fait de donner à la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc cette énorme somme de $25,000,000 valant d'actions ordinaires de cette compagnie, implique un certain danger et que cela pourrait causer des torts, d'abord aux actionnaires, qu'une valeur factice pourrait être attribuée à cette énorme quantité d'actions ordinaires, ce qui pourrait constituer un danger pour les actionnaires individuels et que finalement cela pourrait faire tort aux gens qui habitent la partie du Canada que doit traverser cette voie ferrée, parce que cette énorme quantité de capital-actions pourrait plus tard être considérée comme une justification de l'imposition de prix de transport plus élevés que ceux qui, sans cela, auraient pu être considérés comme nécessaires. En traitant la question au cours de la session de 1903, le ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) a énergiquement soutenu l'opinion que le fait de mettre la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc en possession de ce capital-actions ordinaire et de lui permettre de le lancer sur le marché, constituait un danger. Par exemple, l'honorable ministre des Finances a dit à ce sujet, l'an dernier :

> Mais le Grand Tronc doit non-seulement prendre ce capital-actions, mais encore le détenir à perpétuité. Il ne peut mettre un seul sou de ce capital-actions sur le marché. Il est absolument impossible d'acheter une seule action de ce capital-actions. Il faut qu'il soit détenu par la Compagnie du Grand Tronc elle-même et nul ne saurait en acheter ni en vendre une seule action. Alors, comment peut-il y avoir danger d'agiotage ?

Ce qui était alors évidemment reconnu par l'honorable ministre des Finances comme un danger, cette sauvegarde même que l'honorable ministre des Finances considérait comme nécessaire l'an dernier, a été enlevée.

Il est maintenant possible à la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc de mettre ce capital-actions sur le marché. De fait, nous légiférons de façon à l'autoriser à mettre ce capital-actions sur le marché ; grâce à la loi que nous sommes sur le point d'adopter nous verrons se réaliser tous les dangers pouvant résulter du fait que l'on

attribuait une valeur factice, une valeur spéculative à ce capital-actions, ce dernier devant à l'avenir constituer un fardeau dont seraient grevées les recettes. Si l'honorable ministre des Finances et le gouvernement qu'il a représenté en cette affaire avaient raison l'an dernier, lorsqu'ils prétendaient que l'intérêt public exigeait que ce capital-actions ne fût pas placé sur le marché mais fut détenu en la possession de la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc, constituant tout simplement un droit de vote devant permettre à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, ne serait-il pas plus sûr et plus conforme aux intérêts du peuple canadien que ce droit de vote, cette faculté de diriger le programme et les opérations de la compagnie du chemin de fer, devrait être conféré non à la Compagnie du chemin de fer le Grand Tronc, mais au peuple du Canada? A mon avis, rien ne saurait être plus clair que ce fait : qu'en tant qu'il s'agit de ce projet, la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc doit nécessairement avoir un intérêt qui n'est pas du tout le même que celui que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique possède, et doit apprécier, si elle doit répondre aux espérances du premier ministre et du gouvernement lesquels prétendent que la construction de cette grande ligne aura pour résultat de détourner le trafic qui passe actuellement par les ports américains et de l'attirer vers nos ports canadiens. Il semblait que rien n'est plus certain que le fait que la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc aura toujours intérêt à faire une entreprise profitable du chemin de fer qu'elle possède actuellement et de ses installations au terminus de Portland. Si cette partie du projet est profitable, si cette partie doit continuer à gagner des dividendes pour la compagnie, il faut nécessairement que la compagnie s'efforce d'assurer à cette partie de sa propriété tout le trafic qu'elle pourra recueillir dans l'Ouest. Je ne crois pas qu'il y ait le moindre doute au sujet des intentions et du but de la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc. Le langage dont s'est servi le gérant général et président de la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc, en s'adressant aux actionnaires de cette compagnie, avait pour but de les avertir du fait qu'ils doivent immédiatement assurer le prolongement de leur ligne jusque dans les régions des prairies fertiles du Canada s'ils désirent continuer à retirer les profits qu'ils retirent actuellement de l'ancien réseau du chemin de fer Grand Tronc. Il est parfaitement clair que le président et le gérant général, lorsqu'ils ont exposé la question aux actionnaires du Grand Tronc, n'ont pu parler des profits que rapporte au réseau l'exploitation du Grand-Tronc-Pacifique ayant son terminus à Québec ou à Moncton, parce que, en dehors de cette quantité d'actions ordinaires, les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc n'ont pas le moindre intérêt financier dans la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Leur intérêt est entièrement dans la propriété qui a été payée avec leur argent, la propriété qui est aujourd'hui représentée par le capital-actions dont ils sont les détenteurs, et lorsque les fonctionnaires de la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc ont demandé aux actionnaires de la compagnie d'aider aux organisateurs de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à construire une ligne de chemin de fer à partir des prairies, se raccordant à North-Bay avec le réseau de la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc, il me semble parfaitement clair que, lorsqu'ils ont représenté aux actionnaires que c'était de leur part une opération convenable, justifiable et nécessaire, leur intention était d'attirer tout le trafic qu'ils pourraient recueillir dans l'ouest vers la ligne de la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc, et pas du tout vers la ligne de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Il doit donc être parfaitement évident aux yeux de tout le monde que la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc doit avoir pour programme de continuer à augmenter le trafic de l'ancien réseau du chemin de fer Grand Tronc, et qu'il ne peut y avoir aucun doute à ce sujet, vu que chaque mot prononcé par ces employés du Grand Tronc, chacune des raisons propres à convaincre un homme intelligent et chacune des conditions du contrat tend à établir le fait que l'unique but de la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc, en tant qu'il s'agit de ce projet, est d'aider, de maintenir leur propriété primitive et d'en augmenter les recettes.

Il me semble donc qu'en tant qu'il s'agit de l'espoir de développer un grand trafic sur une grande route canadienne aboutissant à des ports de mer canadiens, le but général de la Compagnie du Grand Tronc doit être hostile à la réalisation d'un pareil espoir. Placer la direction du Grand-Tronc-Pacifique entre les mains d'une compagnie dont le bien-être, dont l'existence même, nécessitent la déviation du trafic du Grand-Tronc-Pacifique au chemin de fer du Grand Tronc, c'est de prime abord, une garantie que le Grand-Tronc-Pacifique manquera absolument d'atteindre le but que le premier ministre et son gouvernement ont fait entrevoir à la Chambre et au pays. Je suis d'avis que le gouvernement a mis la direction du Grand-Tronc-Pacifique entre les mains de ses ennemis les plus résolus et les plus implacables et qu'en conséquence, ce capital-actions qui leur donnera la direction des opérations de la compagnie, au lieu d'être donné à cette corporation hostile, devrait être retenu en la possession du peuple canadien, qui est réellement intéressé à la réalisation de ces espérances dont a parlé le premier ministre. Qui, plus que le peuple du Canada, a droit à la possession de ce capital-actions?

C'est lui fournit les fonds pour toute l'entreprise ; c'est lui qui fournit les trois quarts du crédit nécessaire à ce projet, et si cela devait être insuffisant, et s'il devait jamais y avoir danger d'insuccès, le peuple

du Canada serait obligé de parfaire ce crédit. Le peuple du Canada ne peut faire retomber sa responsabilité sur la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc ; il faut qu'il accepte toute la responsabilité, si jamais on la fait retomber sur lui. Si un gouvernement prétendait que la responsabilité doit retomber sur une compagnie ne représentant réellement qu'une faible fraction de la richesse et de la puissance du Dominion, le peuple du Canada traiterait avec dérision un pareil argument. Il est clair qu'en dernière analyse toute la responsabilité doit retomber sur le peuple du Canada. Le fardeau lui appartient, tout le soin de cette entreprise, du commencement à la fin doit lui appartenir. S'il arrivait que la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc fût de quelque utilité pour le gouvernement pour se procurer des rapports d'exploration, ce ne serait là après tout qu'on moyen d'action. Il s'ensuit donc que, tout le fardeau retombant sur le peuple du Canada, c'est entre les mains du peuple canadien que devrait rester cette partie des actions ordinaires qui doit représenter d'une manière complète—d'une manière incomplète, devrais-je dire—la responsabilité assumée par lui. La Compagnie du Grand Tronc doit faire bien peu pour cette entreprise. Lorsque cette question a été soumise au comité des chemins de fer, ceux qui avaient étudié la question ont demandé : Quel bien la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc fera-t-elle en retour de cela? Et la réponse donnée par les fonctionnaires de la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc a été ; Nous donnerons à la nouvelle compagnie le bénéfice de notre expérience, de notre organisation et de nos têtes de ligne. Eh bien, le chemin de fer du Grand Tronc a établi à Montréal d'importantes installations de tête de ligne, et il a un autre terminus très important à Portland. Il est évident que la Compagnie du Grand Tronc voulait alors dire que tout ce qu'elle fournirait au succès du Grand-Tronc-Pacifique, ce serait les services de ses fonctionnaires expérimentés et l'usage de ses têtes de ligne. Au cours du présent débat, le ministre de la Justice nous a dit qu'une certaine responsabilité retombe sur la Compagnie du Grand Tronc pour une forte dépense, et il a mentionné, entre autre item, la nécessité de fournir l'argent nécessaire à la construction des installations de tête de ligne pour l'usage du réseau du Grand-Tronc-Pacifique. J'aimerais à savoir où ces installations doivent être établies. Elles existent à Montréal maintenant, et si elles sont affectées à l'usage du Grand-Tronc-Pacifique, cela représente une valeur en argent, et s'il faut les agrandir, cela entraînera une certaine dépense. Mais nous n'avons aucune raison de nous attendre à ce que le Grand-Tronc-Pacifique donne l'usage de ses installations au terminus de l'est sans recevoir une certaine compensation. Tout transport effectué sur le Grand-Tronc-Pacifique, en dehors du chemin de fer du Grand Tronc, paierait nécessairement un loyer quelconque pour l'usage des installations de la compagnie à Portland, mais le gouvernement n'a apparemment pas l'intention de faire en sorte qu'une partie quelconque du trafic du Grand-Tronc-Pacifique aille à Portland en passant par cette ligne—bien que je sois d'opinion que la Compagnie du Grand Tronc est fermement résolue à diriger tout le trafic qu'elle pourra dévier vers Portland. Mais, où sont les installations de tête de ligne dont a parlé le ministre de la Justice et au sujet desquelles il a dit qu'elles seraient construites à même les vingt-cinq millions d'actions ordinaires ? Le ministre de la Justice prétendra-t-il sérieusement que ces installations, soit à Montréal, soit à Portland, vont être faites aux frais de la Compagnie du Grand Tronc ? Si ce n'est pas là sa prétention, alors il n'y a rien que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique doive payer au Grand Tronc. Je ne crois pas qu'il soit possible de démontrer qu'un fardeau ou une dépense doive être imposée à la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc pour ses installations, sans qu'une compensation lui soit accordée d'une autre manière. Puis, l'honorable ministre de la Justice a prétendu que le matériel de roulement qui doit être fourni par le Grand-Tronc-Pacifique, tant sur la division est que sur la division ouest, doit être payé à même ce capital-actions ordinaire. Nous ne savons pas exactement comment le ministre de la Justice en est arrivé à cette opinion, mais nous savons que le président et le gérant général de la Compagnie du Grand Tronc ont déclaré à leurs actionnaires—d'une façon qui, je crois, les rendrait peut-être susceptibles d'être poursuivis en vertu du code criminel anglais, si l'on pouvait prouver qu'ils ont fait de fausses déclarations—ont déclaré que le matériel de roulement ne doit pas être acheté à même les actions ordinaires, mais qu'il doit être fourni par un syndicat qui achèterait le matériel, le prix d'achat et l'intérêt devant lui être graduellement remboursés à même les recettes du chemin. Il n'y a aucune possibilité de prouver à cette Chambre ou au pays qu'une somme quelconque de deniers sera prise à même les vingt-cinq millions d'actions ordinaires qui doivent être confiés au chemin de fer du Grand Tronc. De fait, ce montant est considéré par les employés du chemin de fer Grand Tronc comme étant un certain paiement qui leur est fait en considération de leurs services. Ces hauts employés du chemin de fer Grand Tronc ont fait aux actionnaires la promesse que ceux-ci seront remboursés à même les actions ordinaires pour toute les responsabilités et toutes les dépenses qu'ils pourraient encourir. Cela étant, et le fait restant acquis que le peuple du Canada est le véritable garant qui doit servir de caution à la Compagnie du Grand Tronc, qui doit combler tous ces déficits, qui doit répondre

de tous les insuccès et qui doit supporter au moins les trois quarts du fardeau de la garantie des fonds nécessaires à l'établissement de cette voie ferrée, cela justifierait la prétention contenue dans les amendements proposés en cette Chambre à l'effet que les trois quarts de ce capital-actions ordinaire, qui doit être donné en reconnaissance de services rendus, devraient être donnés au peuple du Canada, si un quart est donné aux représentants de la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc.

Si, outre cela, nous nous rappelons le fait qu'autant qu'il est humainement possible d'en juger, la Compagnie du Grand Tronc n'aura pas intérêt à assurer le succès du Grand-Tronc-Pacifique, du moins en tant qu'il s'agit de la partie est, tandis que e peuple du Canada désire en assurer le succès, il est facile de voir qu'il serait beaucoup plus important pour le peuple du Canada que ce capital-actions, qui donnera le pouvoir de diriger les affaires de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, ne soit pas mis entre les mains d'une compagnie rivale et hostile, du moins en tant qu'il s'agit de la partie est, mais que ces actions restent entre les mains du peuple du Canada, qui pourrait par ce moyen, réaliser son espoir d'avoir une ligne purement canadienne transportant les produits de l'Ouest canadien vers nos côtes maritimes de l'est. Toutes les raisons, tant celles qui concernent la répartition équitable du capital-actions que celles qui concernent l'intérêt national en cette affaire, me prouvent la nécessité de conserver entre les mains du peuple canadien la majeure partie du capital-actions, si nous voulons retirer de cette grande entreprise les avantages que le gouvernement nous a fait espérer. En conséquence, je propose :

Que ledit bill soit amendé en ajoutant ce qui suit à l'article 3 du bill comme paragraphe 2:—

(2) Pourvu toujours que, à toute époque et aussi souvent que quelque action du capital social de la Compagnie du Pacifique sera ainsi donné à la Compagnie du Grand Tronc, ou sera attribuée ou remise à la Compagnie du Grand Tronc en vertu des dispositions de l'article 11 constituant en association la Compagnie du Pacifique, alors trois actions semblables soient données, attribuées et remises à la Puissance du Canada comme considération partielle pour l'aide donnée à la Compagnie du Pacifique.

M. BARKER : Je désire ajouter quelques mots à ce qu'a dit l'honorable député de Pictou (M. Bell) au sujet de cet article. Je n'ai pas remarqué que l'honorable député ait parlé de l'une des particularités de la convention qui fait une distinction très importante entre l'aide donnée par le gouvernement et celle qui est donnée par la Compagnie du Grand Tronc. Le peuple garantit virtuellement trois fois autant que le Grand Tronc en ce qui concerne la division de l'ouest; mais, outre cela, le peuple entreprend de payer l'intérêt durant sept ans sur ce qu'il garantit, sans rien recevoir en retour de la part du chemin de fer. Or, la Compagnie du Grand Tronc sera en possession de la voie ferrée durant ces sept ans, et elle aura les recettes pour couvrir sa part de la garantie. De fait, le pays lui fait cadeau de sept ans d'intérêt sur tout le montant de la garantie de sa section des montagnes. Non seulement le pays fait cela, mais il s'engage, si les recettes ne couvrent pas l'intérêt durant les trois ans prochains, à capitaliser et à recouvrer dans quarante ans les trois années d'intérêt. Il y a donc à ajouter, de la part du pays, une somme très importante à l'aide qu'il donne, en sus de celle qui est donnée par la Compagnie du Grand Tronc, outre le fait que l'obligation du pays est triple de celle qui est contractée par le Grand Tronc. Ceci démontre, si cela avait besoin d'être démontré, l'absolue justice de la proposition à l'effet que, pour chaque action reçue par le Grand Tronc en retour de sa garantie pour venir en aide à cette Compagnie du Pacifique, le pays, qui garantit trois fois autant, devrait recevoir trois actions. On nous dit, et l'on a insisté là-dessus en cette Chambre la semaine dernière, que la Compagnie du Grand Tronc a été obligée de fournir des installations de tête de ligne à cette Compagnie du Pacifique, et qu'elle a droit à une certaine compensation pour ces constructions terminales. J'aimerais à entendre quelques-uns des honorables membres de la droite me dire quelle est l'installation terminale que le Grand Tronc possède en ce qui concerne la division de l'ouest et qu'il pourrait donner comme ayant une certaine valeur pour cette division. La division de l'ouest se termine à Winnipeg. Le Grand Tronc est à plusieurs centaines de milles de Winnipeg. Il n'a pas du tout de tête de ligne qu'il puisse donner à cette division de l'ouest et c'est uniquement à propos de cette division de l'ouest que cette garantie sera donnée. Donc, tout ce qu'on a dit à propos des têtes de ligne qui doivent être fournies par le Grand Tronc ne veut pas dire grand chose, lorsque l'on examine la question sous son aspect véritable. Quelles installations terminales le Grand Tronc fournira-t-il à la division de l'est ? En vertu du contrat, le gouvernement devra payer pour ces installations. En vertu de l'article 15 de la convention, les têtes de ligne font partie du coût de la construction de la division de l'est dont le coût sera payé par le gouvernement. En conséquence, je voudrais savoir quelles sont les têtes de ligne dont on nous a tant parlé et que le Grand Tronc va fournir. Il n'a rien à fournir pour la division de l'ouest et c'est au sujet de la division de l'ouest que la résolution a été proposée. Chicago et North-Bay sont les deux endroits où il est le plus rapproché de la division de l'ouest. Il n'a pas pour un dollar valant de propriété dans un rayon situé à des centaines de milles de n'importe quelle partie de la division de l'ouest. Il n'a donc rien à souffrir à la Compagnie du Pacifique en compensation pour

le don du capital-actions ordinaire. En ce qui concerne la division de l'ouest, il n'y a rien depuis le commencement jusqu'à la fin, que le Grand Tronc se propose de faire si ce n'est de garantir un quart des obligations et de recevoir toutes les actions qu'il pourra avoir en retour de cette garantie. Voilà toute la transaction en ce qui concerne la division de l'ouest. En conséquence, je ne puis comprendre pourquoi l'on pourrait s'opposer à ce qu'il soit stipulé que le gouvernement qui garantit trois fois autant que la Compagnie du Grand Tronc, reçoive une proportion correspondante des actions ordinaires comme actions libérées, et aux mêmes conditions sous tous les rapports. S'il devait y avoir une distinction entre eux, le gouvernement devrait recevoir plus que le Grand Tronc, parce que le gouvernement, sans qu'il y ait pour lui la moindre possibilité de recevoir un revenu de ce chemin, entreprend de payer l'intérêt durant sept ans sur les trois-quarts des obligations de la division de l'ouest. Nul n'a jamais prétendu que la section des prairies ne donnerait pas de profit dès le début, de sorte que, sous ce rapport, le Grand Tronc n'a pas fait preuve d'une grande générosité. Il en aura tout le revenu. En tant qu'il s'agit de l'obligation, le chemin de fer du Grand Tronc ne prend qu'un quart de l'obligation et prendra tous les profits, tandis que le gouvernement assume les trois quarts de l'obligation et ne touche aucun profit. Voilà la distinction entre les deux. Je ne puis comprendre pourquoi, si le Grand Tronc doit recevoir $1,000,000 ou $2,000,000, ou tout autre nombre de millions en actions libérées comme compensation pour donner sa garantie, le gouvernement ne doive pas recevoir au moins trois fois ce montant. Dans toutes les discussions que nous avons eues sur les divers articles de ce bill, je n'ai jamais entendu un seul mot tendant à expliquer pourquoi l'on ne devrait pas accorder au gouvernement une considération proportionnée à celle qui est accordée au chemin de fer du Grand Tronc.

L'honorable M. SIFTON : Au risque de répéter ce qui a été dit vingt ou trente fois, je vais faire quelques remarques en réponse à ce qui a été dit par mon honorable ami de Pictou (M. Bell). Je n'ai pas besoin de parler spécialement de ce que l'honorable député a dit au sujet des remarques faites par le ministre des Finances à la dernière session du parlement relativement à la répartition des actions ordinaires. Ses remarques ont été faites au sujet d'une stipulation du contrat qui était alors soumis à la Chambre et elles s'appliquaient à ce contrat. On ne conteste pas que le gouvernement eut préféré que le contrat fut resté ce qu'il était sous ce rapport, et la Chambre sait très bien que la modification du contrat est une concession faite à la compagnie. En conséquence, dire que ce qui a été proposé l'an dernier diffère de ce qui a été proposé cette année, ce n'est pas ajouter quelque chose de neuf à l'argumentation et ce n'est pas aider à la Chambre à se faire une conviction sur le mérite de l'affaire. De plus, mon honorable ami a, je crois, basé toute son argumentation en faveur de son amendement, virtuellement sur l'assertion que toute la responsabilité financière pour l'exécution de contrat retombe sur le gouvernement et le peuple du Canada.

Si j'ai bien compris mon honorable ami, il a répété plusieurs fois cette assertion, et il m'est tout-à-fait impossible de voir sur quoi il peut baser une assertion de ce genre. La déclaration n'est vraie que dans une certaine mesure. Il est parfaitement vrai que le chemin sera d'abord construit avec le produit de la vente des obligations. Mon honorable ami a consacré un certain temps à la démonstration de ce fait, mais je ne crois pas que cela était nécessaire, car, dès le début, la droite a nié que le projet auquel on s'est arrêté, en ce qui concerne l'organisation financière de l'entreprise consistait à en payer la construction primitive à même le produit d'obligations—les trois quarts en obligations garanties par le gouvernement et un quart en obligations garanties par le chemin de fer Grand Tronc. Il peut sembler commode à mon honorable ami, en discutant la question, de tâcher de mettre en oubli le fait que le chemin de fer Grand Tronc assume la responsabilité du paiement de l'intérêt sur 25 pour 100 du coût du chemin, mais les actionnaires du Grand Tronc ne l'ont pas mis en oubli. La Compagnie du Grand Tronc engage sa responsabilité financière pour garantir le paiement de l'intérêt sur des obligations portant deuxième hypothèque jusqu'à concurrence de 25 pour 100 du coût d'établissement. Si l'entreprise n'est pas menée à bonne fin, si le capital nécessaire à l'exploitation n'est pas fourni, si l'on ne trouve pas de trafic pour le chemin, si le chemin n'est pas exploité d'une manière profitable, alors quels sont ceux qui en souffriront ? Laissant de côté pour le moment la position du gouvernement, que nous comprenons parfaitement, le chemin de fer Grand Tronc souffre par le fait qu'il est responsable pour l'intérêt sur ces obligations portant deuxième hypothèque. Et à moins qu'il ne retire un profit du chemin, le Grand Tronc n'a aucune manière de se rembourser. De sorte que le chemin de fer Grand Tronc, en devenant le garant de ces obligations, se met dans une position qui le force, au point de vue de ses propres intérêts, à faire ce qui est nécessaire pour mener cette entreprise à bonne fin, vu qu'en cas d'insuccès, il perd l'intérêt sur les obligations, portant deuxième hypothèque, qu'il a garanties. Il est parfaitement évident que c'est là la manière dont les actionnaires du chemin de fer Grand Tronc ont envisagé la question, et je crois qu'il est incontestable que c'est la manière dont elle aurait été envisagée par n'importe quelle association d'hommes de finance. Si l'on disait à une association de gens d'af-

faires, réunis dans le but de considérer la proposition, que toute la responsabilité financière retombera sur le gouvernement et que la garantie de l'intérêt sur les obligations portant deuxième hypothèque ne signifie absolument rien, ils considèreraient cette déclaration comme étant le comble de l'absurdité. Le chemin de fer Grand Tronc est responsable pour cet intérêt et il ne peut faire honneur à cette responsabilité qu'au moyen des recettes nettes du trafic sur la ligne, de sorte qu'il lui faut nécessairement voir à ce que la voie soit exploitée avec succès. C'est ce que j'ai voulu dire lorsque, faisant quelques remarques au sujet de la deuxième lecture du bill, j'ai dit que la compagnie est liée à cette proposition de telle façon qu'elle est forcée de fournir non seulement le capital d'exploitation, mais encore de constituer un fonds pour le renouvellement de la voie. Mon honorable ami de Hamilton dit que le chemin de fer Grand Tronc n'aura pas à Winnipeg de tête de ligne qui ne sera pas payée à même le coût ordinaire de la construction. Les installations ordinaires de tête de ligne, pouvant être considérées comme une partie légitime de la construction primitive, seront sans aucun doute payées à même le produit des obligations, mais je n'exagère nullement lorsque je dis—tout homme qui s'est un tant soit peu occupé des comptes d'exploitation des chemins de fer dira que j'ai raison—que l'on a besoin de forts montants pour pourvoir aux dépenses sur la ligne, de temps à autres, et que les dépenses sur une grande échelle commencent virtuellement à partir du temps où la voie est ouverte à l'exploitation. Des renouvellements et des réparations sont constamment nécessaires. Le Grand-Tronc-Pacifique n'aura pas de crédit; il ne pourra pas se présenter lui-même sur les marchés monétaires du l'univers pour se procurer de fortes sommes dans le but de faire honneur à ces obligations. Il doit déjà au chemin de fer Grand Tronc $5,000,000 pour le dépôt fait entre les mains du gouvernement. Les valeurs du Grand Tronc doivent, dès le début, être engagées dans ce but, et chacun sait qu'à mesure que les opérations se feront d'un jour à l'autre, on aura besoin d'argent et le crédit du Grand Tronc sera utilisé, et ce n'est que grâce au crédit du chemin de fer Grand Tronc que l'on pourra se procurer de l'argent. De sorte que, bien qu'il ne soit pas dit en propres termes que le garant fournira le capital d'exploitation, les améliorations et tout le reste, le projet, aujourd'hui, comme résultat de la marche des affaires, exige que le chemin de fer Grand Tronc fasse ces choses et un grand nombre d'autres choses dont le besoin se fera sentir de temps à autre pour mener à bonne fin l'entreprise qui nous occupe.

Mon honorable ami de Pictou donne comme une autre raison, si j'ai bien compris sa pensée, pour laquelle l'obligation entière retombe sur le gouvernement en ce qui concerne cette entreprise, que s'il y a insuccès durant la mise à exécution de ce projet, on aura recours au gouvernement pour lui demander de l'aide. Je n'ai aucun doute que mon honorable ami se rappelle que cela est arrivé en ce qui concerne le chemin fer Pacifique Canadien, et que lorsque les promoteurs de cette entreprise se sont trouvés dans l'embarras, ils se sont adressés au gouvernement et au parlement du Canada, et ils ont demandé de l'aide qui leur a été alors accordée par le parlement. Eh bien, je ne puis voir comment la suggestion qu'une chose semblable peut arriver s'applique à l'argument sur lequel mon honorable ami insiste après de nous. Ce qui peut arriver ou ne pas arriver à l'avenir, ce que le parlement du Canada peut considérer ou ne pas considérer comme devant être fait à l'avenir dans l'intérêt du public n'a rien de commun avec le contrat actuel. Si l'on éprouvait de la difficulté à mener l'entreprise à bonne fin, si les calculs qui ont été faits à ce sujet se trouvaient inexacts, et si les promoteurs se présentaient au parlement pour lui demander de nouveaux secours, ce serait là une question que le parlement d'alors pourrait décider : et nous ne pouvons nous former une opinion sur les mérites de l'affaire avant que cette éventualité se produise, si jamais elle se produit. Mais nous savons que dans le cas du chemin de fer Canadien du Pacifique, l'éventualité a été le résultat de causes qui ne peuvent exister dans le cas actuel. L'aide accordée au chemin de fer Pacifique Canadien était d'un caractère différent. Les messieurs intéressés à cette compagnie, aux négociations de ses entreprises financières, n'avaient pas, lorsque le besoin d'argent s'est fait sentir, des ressources financières suffisantes pour leur permettre d'obtenir sur les marchés monétaires de l'univers, l'aide dont ils avaient besoin.

Ils ont obtenu cela plus tard, et ils sont devenus tellement forts que l'aide qui leur avait été donnée par le parlement du Canada a été remboursée en entier, à l'exception de cette partie qui leur avait été accordée sous forme de concessions de terre. Mais, dans le cas actuel les circonstances sont tout à fait différentes. Il n'est pas du tout probable, à mon avis, qu'un semblable état de choses se produise au sujet du contrat qui nous est soumis. La Compagnie du chemin de fer Grand Tronc, avec son crédit et ses ressources, sera certainement capable de faire honneur aux obligations qu'elle a contractées. Le gouvernement sera certainement en mesure de remplir les obligations qui lui incombent. Maintenant, si je comprends bien l'idée de mon honorable ami—les autres questions dont j'ai parlé étant, à mon avis, les préliminaires de l'argument qu'il a exposé devant le comité relativement à cette question principale—la proposition est virtuellement celle-ci : Que d'après l'arrangement qui a été proposé par le gouvernement et qui est défini dans le présent bill, le capital-actions passe aux mains de la Compagnie du Grand Tronc, et

ce capital-actions et le droit de vote qu'il comporte reste en la possession de la compagnie pendant que le chemin est exploité, et que la ligne de conduite adoptée pour l'exploitation du chemin, dirigée par la Compagnie du Grand Tronc, possédant les $25,000,000, ne sera pas dans l'intérêt du peuple du Canada, mais que la tendance de l'administration, conformément à ce qui a été suggéré comme étant la proposition originale du Grand Tronc, aura pour but de détourner le trafic du chemin, à partir du point de raccordement entre l'ancien réseau du Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique au nord de North-Bay. Et si je comprends bien son argumentation, elle est à l'effet suivant : Afin que nous puissions diriger la ligne de conduite et l'administration de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, nous devrions avoir la majeure partie des actions de cette compagnie ; et le but dans lequel nous devrions avoir la majeure partie des actions de cette compagnie, serait d'empêcher l'ancienne compagnie, la Compagnie du Grand Tronc, de détourner le trafic et de le diriger vers Portland. Pour ma part, je n'éprouve aucune difficulté à répondre, à ma propre satisfaction, à l'argument dont s'est servi mon honorable ami. Cet argument ne porte pas la conviction dans mon esprit, parce que je n'ai jamais cru et que je ne crois pas maintenant que le trafic qui se produira sur cette section de l'ouest de la ligne de chemin de fer dont la construction donne lieu à la discussion actuelle, sera jamais transporté d'un côté ou de l'autre, tout simplement parce que quelqu'un veut qu'il soit transporté de ce côté. J'ai toujours cru et je crois maintenant que lorsque le lourd trafic de la division de l'Ouest arrivera au point de raccordement avec l'ancien réseau du Grand Tronc, la destination ultérieure de ce trafic sera déterminée par le fait que nous avons pu fournir une route sur laquelle il peut être transporté avec succès et avec économie jusqu'à un port canadien. Et c'est là le point principal dont nous devons nous rappeler au sujet de cette entreprise. Si le chemin de fer que nous nous proposons de construire de Winnipeg à Québec et de Québec à Moncton ne permettait pas à la compagnie exploitant le chemin de transporter le trafic à Québec et aux provinces maritimes à meilleur marché qu'il ne saurait être transporté en l'amenant au sud vers l'ancienne partie du Canada et de là à Portland, je n'espérerais pas que ce but soit atteint, je n'espérerais pas voir cette entreprise bien accueillie par le parlement du Canada. C'est parce que nous sommes convaincus que l'on peut construire une ligne de chemin de fer vers laquelle ce trafic affluera naturellement, sur laquelle la compagnie aura intérêt à transporter ce trafic, que nous croyons que la Chambre portera un jugement favorable sur cette entreprise.

Il y a un autre point qui peut être pris en considération relativement à l'argumentation de mon honorable ami de Pictou. La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique s'engage à payer au gouvernement du Canada, l'intérêt à 3 pour cent sur le coût de la ligne de chemin de fer. Sera-t-il de l'intérêt de la Compagnie du Grand Tronc, caution de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, de mettre la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique en défaut relativement à cette entreprise? Assurément non. Assurément, nous ne discuterons pas la proposition qui nous est actuellement soumise, d'après la supposition que la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada s'engage à donner sa garantie pour plusieurs millions de dollars valant d'obligations portant deuxième hypothèque, comme aide à la construction du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique avec l'entente que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, à même le produit de son trafic profitable, paiera 3 pour cent d'intérêt sur la division de l'Est, et que l'intention secrète de la Compagnie du Grand Tronc est de perpétrer une fraude, de propos délibéré, en mettant le Grand-Tronc-Pacifique en faillite dès qu'elle le pourra. Je ne crois pas que mes honorables amis de la gauche aient l'intention de la discuter sur cette base. Mais tel est l'effet pur et simple de l'argument sur lequel ils insistent auprès de la Chambre, si j'ai bien compris.

Il y a peut-être un point que l'on peut examiner relativement à l'argumentation de mon honorable ami (M. Bell). Il me semble que la compagnie qui détient le capital-actions de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, jusqu'à concurrence de $25,000,000, à même lesquels la compagnie désirera certainement réaliser des dividendes, ne désirera pas voir le Grand-Tronc-Pacifique mis en faillite et mis ainsi dans l'impossibilité de payer des dividendes sur le capital-actions. Car, si les effroyables conséquences qui ont été prédites se réalisent et si le Grand-Tronc-Pacifique est mis dans une position telle qu'il ne puisse faire honneur à ses obligations, il ne pourra payer aucun dividende et son capital-actions perdra toute sa valeur. C'est à même ce capital-actions que la Compagnie du Grand Tronc doit retirer à peu près le seul profit qu'elle puisse attendre en retour pour les difficultés et les responsabilités financières qu'elle encourt—qu'elle encourt au moment actuel et dont elle souffre au moment actuel par suite de la dépréciation du capital-actions du Grand Tronc sur les marchés monétaires de l'Angleterre. On ne peut assurément pas prétendre qu'étant détenteur de ce capital-actions, ayant en cela la seule compensation possible pour les obligations qu'elle a encourues, la compagnie va, de propos délibéré, détruire la valeur de ce capital-actions, en obligeant le Grand-Tronc-Pacifique à manquer à ses obligations.

Il me semble que le fait que la compagnie détient les actions, qu'elle désire en tirer profit, est l'une des raisons les plus fortes que nous ayons de nous attendre à ce que le Grand Tronc emploie toutes les forces dont il dispose pour assurer, du commencement à la fin, le succès de l'entreprise.

Maintenant, un mot quant aux détails de la proposition que mon honorable ami (M. Bell) a offerte. Je crois être d'accord avec l'opinion de cette Chambre en disant que la proposition faite par mes honorables amis de la gauche ne peut pas du tout être acceptée comme une proposition sérieuse, ni comme une proposition qu'ils mettraient en pratique s'ils en avaient le pouvoir. A quoi servirait de diviser le capital-actions de la compagnie dans la proportion de 1 à 3, le gouvernement en prenant 3 actions et la compagnie une ? Cela équivaudrait virtuellement à en faire un chemin de fer de l'Etat. Il n'y a pas de différence appréciable. Cette proposition est puérile. Le Grand Tronc dirait avec raison : Si vous prenez les trois-quarts des actions, prenez-les toutes, construisez le chemin et exploitez-le.

Quelques VOIX : Très bien, très bien.

L'honorable M. SIFTON : Précisément. Je dis donc que si nous pouvons discuter une proposition relative à un chemin de fer de l'Etat, discutons-la, mais ne la présentons pas sous la forme d'une proposition à l'effet que nous ne devons pas avoir un chemin de fer appartenant ostensiblement à une compagnie, et que nous devons retirer les dividendes sur ces actions. Ne permettons pas que les honorables députés parcourent le pays, disant aux gens que si nous eussions voulu accepter leur proposition le Canada s'enrichirait grâce aux dividendes sur ces actions ordinaires. Telle est la nature de la proposition ; elle n'est pas faite sérieusement ; il n'y a pas parmi les membres de la gauche un seul financier qui voulût mettre cela en pratique s'il avait le pouvoir de le faire. Les honorables députés feraient ce que nous faisons et ils diraient : Cette ligne doit appartenir à une compagnie ou appartenir à l'Etat ; si ce doit être une ligne de l'Etat, elle appartiendra à l'Etat et sera exploitée par lui ; si elle doit appartenir à une compagnie, la majeure partie des actions doit rester entre les mains de la compagnie.

M. R. L. BORDEN : Le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) aime beaucoup à dire ce que fera la gauche en cette Chambre, et il semble croire qu'il a l'intuition de ce qui se passe dans notre esprit.

D'après le projet du gouvernement il sera remis au Grand Tronc pour $25,000,000 d'actions ordinaires de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et le président du Grand Tronc a déclaré que ces actions lui seraient remises en équivalent de l'appui que le Grand Tronc doit donner à l'entreprise. La proposition de mon honorable ami de Pictou (M. Bell) est très claire. Il dit que puisque le gouvernement canadien accorde à cette entreprise au moins trois fois plus d'aide que le Grand Tronc, il n'y a pas de raison, au point de vue de la justice et de l'intérêt public, pour que le gouvernement ne détienne pas trois actions contre une détenue par le Grand Tronc. Il s'imagine apparemment que l'idée pour le gouvernement d'exercer une direction sur la compagnie en détenant la majorité de ses actions soit tout à fait absurde. Ne sait-il pas qu'il existe des précédents exactement de même nature ? Par exemple, le gouvernement britannique détient la majorité des actions du canal de Suez, et le fait pour des raisons d'intérêt public. D'honorables députés de la droite, le très honorable premier ministre et le ministre de l'Intérieur, ont prétendu qu'il y avait quelque grand intérêt à donner au Grand Tronc la haute main sur cette grande voie de communication transcontinentale. Le Grand Tronc a une de ses têtes de lignes à Chicago, et l'autre à Portland. Le premier ministre, encore tout récemment, déclarait qu'il ne s'attendait pas à ce que le trafic du Grand Tronc irait à l'avenir ailleurs qu'à Portland, j'entends le trafic dont il s'alimente aujourd'hui. Il a bien exprimé l'espoir que le trafic recueilli dans l'ouest à l'avenir, par l'intermédiaire de cette nouvelle ligne, ne serait pas dirigé sur Portland, mais sur les ports des provinces maritimes. Je ne sais trop sur quoi il fonde cet espoir ; car si son trafic actuel est dirigé sur Portland, on serait porté à croire que le trafic qu'il récoltera dans l'ouestà l'avenir suivra la même route et sera, comme l'autre, dirigé sur Portland. Comment l'intérêt public dans notre pays pourrait-il souffrir de ce que le gouvernement eût la haute main dans l'administration du Grand-Tronc-Pacifique ? C'est au ministre de l'Intérieur à répondre à cette question. Pense-t-il que l'intérêt public ne serait pas aussi bien sauvegardé si cette ligne était dans cette mesure régie par le gouvernement canadien ? Y a-t-il quelque raison de prévoir que les tarifs de transport seraient plus élevés dans le cas où le gouvernement canadien règlerait l'administration du chemin ? En ce qui regarde la question d'administration, il me semble que la proposition de l'honorable député de Pictou (M. Bell) est non seulement éminemment juste, pour le Grand Tronc, mais qu'elle est à un degré prééminent dans l'intérêt de notre pays. Car si cette nouvelle ligne transcontinentale doit être utile aux gens de l'Ouest, comme à ceux de l'Est,—et nous avons dans l'Est, aussi bien que dans l'Ouest, des droits qui méritent d'être considérés,—si cette ligne doit être utile aux uns comme aux autres, elle le sera beaucoup plus sous la régie du gouvernement que sous celle d'une compagnie de chemin de fer dont les intérêts se concentrent à Portland. Cela paraîtra d'autant plus vrai si l'on considère les déclarations du premier ministre et du ministre des Finances, qui reconnaissent tous deux de la manière la plus complète que le Grand Tronc à tous les points de vue possibles, aurait intérêt à diriger son trafic sur Portland, si les conditions de son contrat lui permettent de le faire. J'ai fait observer à mainte reprise, trente ou quarante fois, qu'il n'y a pas un mot dans ce contrat pour empêcher le Grand Tronc de diriger son trafic sur Portland.

L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) semble dire que cette proposition n'est pas juste même pour le Grand Tronc. Il cherche à expliquer certains termes dont il s'est servi l'autre jour quand il a déclaré que le Grand Tronc était tenu de voir à ce qu'il fût pourvu un capital d'exploitation. Il se peut que mon honorable ami le ministre de l'Intérieur se soit servi de ces mots dans le sens dans lequel il dit qu'il les a employés, mais le contexte ne l'indiquait certainement pas. Il était à discuter les conditions du contrat, et à la lecture de ce qu'il a dit on ne peut que voir dans ses paroles la déclaration nette qu'il y avait dans le contrat quelque terme forçant la Compagnie du Grand Tronc à fournir le capital d'exploitation. Le Grand Tronc n'y est pas astreint aux termes du contrat. Le ministre de l'Intérieur affirme que la Compagnie du Grand Tronc est tenue de le faire, parce qu'elle garantit ce qu'il appelle les obligations de seconde hypothèque, et le ministre de l'Intérieur parle même de l'intérêt sur ces obligations. L'honorable ministre a-t-il lu ce contrat ? Ne s'est-il pas encore rendu compte que les obligations garanties par le Grand Tronc, quant à l'intérêt, sont exactement sur le même pied que celles garanties par le gouvernement ? N'a-t-il pas encore aperçu cela dans le contrat ? Mon honorable ami hoche la tête; apparemment il ne l'a pas aperçu. Nous en avons discuté les termes assez longuement pour qu'il se rende compte du fait. S'il ne s'en rend pas encore compte, qu'il me permette de le référer à l'article 7 du contrat supplémentaire, qui, à mon avis, établit clairement me prétention. Les obligations du Grand Tronc, quant à l'intérêt, sont exactement de même rang que les obligations garanties par le gouvernement. Par conséquent, en ce qui regarde l'intérêt, et jusqu'à l'expiration de la période de cinquante ans, elles ne sont aucunement obligations de seconde hypothèque; elles sont des obligations assurées sur le chemin exactement de la même manière que les obligations garanties par le gouvernement. Le Grand Tronc garantit un quart des obligations sur la section des montagnes, et il garantit un peu plus que le quart des obligations sur la section des prairies; mais toute différence à cet égard est plus que contrebalancée par cette circonstance que le gouvernement, sur la section des montagnes, paie l'intérêt pendant sept ans, sans recours; et pendant une période subséquente de trois ans, le gouvernement est tenu de payer l'intérêt, si les recettes nettes du chemin ne sont pas suffisantes à cette fin, et l'intérêt net, pendant une période de trois ans, doit être capitalisé. Nous ferions bien aussi de ne pas perdre de vue que l'avance faite à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique par le gouvernement canadien, durant cette période de sept ans relativement à la section des montagnes est une avance sur laquelle le gouvernement ne devra recevoir aucun intérêt quelconque. C'est une avance que le gouvernement doit faire. La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'est pas obligée de payer intérêt sur cette somme pendant la période de trois ans qui suivra la première période de sept ans.

Mon honorable ami déclare que les causes qui ont obligé naguère le parlement à venir en aide au chemin de fer Canadien du Pacifique au moyen d'un prêt de $30,000,000, ne se produiront pas à l'avenir; et qu'il n'y a pas de raison de supposer que ce contrat pour le paiement du loyer de la division de l'Est sera en aucune manière modifié à l'avenir. Les événements survenus depuis six mois nous autorisent-ils à mettre beaucoup de confiance dans l'opinion de l'honorable ministre de l'Intérieur à cet égard ? N'avons-nous pas déjà, avant qu'un seul dollar eût été dépensé, avant même que les travaux de construction eussent été commencés, en le spectacle de la Compagnie du Grand Tronc forçant le gouvernement, comme l'ont déclaré l'honorable ministre des Douanes et l'honorable ministre des Finances, à faire des concessions que, dans le cours de la dernière session du parlement, on avait déclaré être absolument et complètement contraires à l'intérêt public ? L'honorable ministre de l'Intérieur déclare virtuellement la même chose. Il dit : Nous aimerions à avoir le contrat dans les termes où il a été ratifié et adopté à la dernière session; mais nous ne pouvons pas l'avoir ainsi. Le Grand Tronc n'y veut pas consentir. C'est l'histoire du ministre des Finances, c'est aussi l'histoire du ministre des Douanes. Comment se fait-il que la Compagnie du Grand Tronc tienne ce gouvernement dans le creux de sa main ? C'est là l'état des choses, au dire de trois ministres d'Etat. Ils aimeraient que le contrat, sur ces points importants, fût rédigé exactement dans les termes dans lesquels il fut accepté et ratifié par notre parlement à la session dernière; mais la difficulté de notre situation, c'est que la Compagnie du Grand Tronc ne veut pas leur permettre de l'avoir ainsi. Le Grand Tronc déclare qu'il lui faut des concessions, et parce que le Grand Tronc déclare qu'il lui faut des concessions, eux, bien qu'à contre-cœur, et ne croyant pas ces concessions dans l'intérêt public, cèdent à sa demande ; et les concessions sont en conséquence soumises au parlement pour ratification. Or, si la Compagnie du Grand Tronc est capable d'exercer une influence de cette nature à l'heure actuelle, quelle raison l honorable ministre de l'Intérieur a-t-il de penser qu'elle n'exercera pas une influence semblable à l'avenir ?

Mon honorable ami le ministre de l'Intérieur, dira peut-être que tout est définitif maintenant. Pourquoi les conventions seraient-elles plus définitives aujourd'hui qu'elles ne l'étaient durant la dernière session ? Ne se rappelle-t-il pas que le très honorable leader du gouvernement et autres membres de cette assemblée qui préconisèrent l'adop-

tion de cette mesure, l'année dernière, nous dirent que pas une ligne, pas une syllabe, du contrat ne pourrait être changé, parce que, disaient-ils, c'était là l'entente entre le gouvernement et les promoteurs de la compagnie. Ils disaient : Nous nous comprenons mutuellement ; nous nous entendons sur l'interprétation à donner au contrat. Ce que vous suggérez aurait l'effet de changer le contrat comme nous l'entendons, et, par conséquent, nous ne souffrirons aucune modification. On aurait pu croire, alors, les conventions définitives, tout aussi définitives que le ministre de l'Intérieur prétend qu'elles sont aujourd'hui ; pourtant, moins de six mois après qu'il eut déclaré de la manière la plus catégorique que le contrat était l'expression finale des conventions intervenues entre la Compagnie du Grand Tronc et le gouvernement, celui-ci dut céder aux instances de la compagnie et faire des concessions de la nature la plus importante et la plus fondamentale. Par conséquent, nous n'avons pas de raison de croire que ceci est final ; et je soumets que la seule garantie qui puisse être utile au pays en serait une de la nature de celle suggérée par mon honorable ami de Pictou (M. Bell), une garantie au moyen de laquelle le gouvernement, et non pas la Compagnie du Grand Tronc, aurait la haute main sur l'administration du Grand-Tronc-Pacifique à l'avenir. Mon honorable ami le ministre de l'Intérieur dit que la Compagnie du Grand Tronc s'est engagée à supporter l'entreprise et qu'il garantira un quart de ce qu'il faudra dépenser pour la construction du chemin. Si la Compagnie du Grand Tronc est de cette manière tenue de supporter l'entreprise, le gouvernement ne l'est-il pas dans une mesure beaucoup plus grande ? Le gouvernement garantit les trois quarts des obligations et il lui faut faire quelque chose de plus que cela. Le gouvernement est tenu de prendre possession du chemin et de l'exploiter dans le cas où les autres failliraient à la tâche, et cette prise de possession et cette exploitation du chemin, sans aucun moyen de s'assurer un titre de propriété, obligera indubitablement le gouvernement à faire toutes les dépenses nécessaires pour l'entretien et l'exploitation convenables du chemin après que les autres se seront retirés. Par conséquent, si vous dites que la Compagnie du Grand Tronc est engagée, dans la pratique des affaires, à appuyer la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, je dis que le gouvernement est, dans une bien plus grande mesure, au même point de vue, tenu d'appuyer cette entreprise, tenu de fournir tout le capital d'exploitation, de faire tous les travaux qui pourront être nécessaires sur ce chemin. Ce sera la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, si elle ne faillit pas à la tâche, qui assumera les frais de renouvellement de la voie et fournira le capital d'exploitation. Mais si le Grand-Tronc-Pacifique fait défaut, ce sera sur le gouvernement et le peuple canadien, et non pas sur la Compagnie du Grand Tronc que retombera le fardeau de l'entretien du chemin, une fois que la compagnie aura failli. C'est ce qui découle des stipulations mêmes du contrat. Il me semble donc que le raisonnement que nous a fait l'honorable ministre de l'Intérieur à cet égard, en se plaçant au point de vue de la Compagnie du Grand Tronc, devrait nous engager triplement à donner au gouvernement canadien quelque intérêt dans ce chemin et quelque pouvoir de direction sur lui, car il est, dans une mesure beaucoup plus grande que le Grand Tronc, engagé à supporter et mener à bien cette entreprise.

M. MACLEAN : M. le président, nous allons construire un chemin de fer national transcontinental, et si ce contrat est adopté comme on se propose actuellement de l'adopter, qu'arrivera-t-il ? Nos millions seront dans la dépendance des agioteurs de New-York. Les actions du Grand Tronc sont aujourd'hui offertes en vente sur la place ; n'importe qui est libre d'aller en acheter ; et ceux qui achètent ces actions peuvent arriver à prendre la haute main sur le Grand Tronc-Pacifique Les chemins de fer des Etats-Unis vont mettre la main sur le Canadien du Pacifique et sur le Grand Tronc, c'est aussi certain que le soleil existe. Bien que nous appelions ce chemin de fer un chemin de fer national trancontinental ; bien que nous engagions des millions et des millions de l'argent du peuple dans cette entreprise, le jour approche où les chemins de fer des Etats-Unis vont avoir la haute main sur le Grand Tronc et, par son entremise, vont régir ce nouveau chemin de fer. Nous commettons une grave erreur. Nous devrions avoir la direction de ces chemins. Nous devrions voir à ce que les actions restassent en la possession du peuple canadien. Récemment, nous avons autorisé une augmentation du capital-actions du Canadien du Pacifique. Le peuple canadien eut alors une magnifique occasion de se rendre acquéreur de ces actions en en faisant faire l'achat par le gouvernement canadien. Nous aurions pu obtenir les fonds à 3½ pour cent, et nous aurions retiré 5 pour cent sur notre placement. C'est ce que nous devrions faire en ce qui regarde le Grand-Tronc-Pacifique.

Nous ne profitons pas de cette occasion, et de fait nous sommes à construire, avec l'argent du peuple canadien, un grand chemin de fer transcontinental dont, un de ces jours, les compagnies de chemins de fer des Etats-Unis pourront s'emparer. Désirons-nous que les Vanderbilt et les Morgan s'emparent de ce chemin ? En tout cas, nous lui donnons là une bonne occasion de s'en emparer; et quand il leur plaira de mettre la main sur cette entreprise, ils le feront. Alors, ce chemin, bâti par le peuple canadien, ne sera plus une route nationale transcontinentale, mais une simple annexe de quelque grand réseau de chemin de fer des Etats-Unis. M. le pré-

sident, le peuple canadien va déclarer qu'une telle mesure n'est pas dans l'intérêt public, et il insistera pour que la direction de l'entreprise reste entre les mains de Canadiens, si les fonds publics doivent être employés à l'établir. Je fais la prédiction, et j'ai la certitude de ne pas me tromper, que les directeurs des grands chemins de fer des Etats-Unis, quand cela leur conviendra, feront l'acquisition sur la place de Londres des actions ordinaires qui assurent à leurs détenteurs la haute main sur le Grand Tronc ; en ce faisant ils s'assureront la direction du Grand-Tronc-Pacifique, et le Canada sera à leur merci. Est-il prudent, est-il dans l'intérêt national, est-ce un bon calcul de la part du gouvernement et du parlement canadiens, de se prêter à une telle opération ? Je ne pense pas que les ministres et leurs partisans aient le courage de dire au peuple que l'effet de leur mesure sera de permettre aux compagnies des Etats-Unis d'absorber ce chemin de fer quand il leur plaira, bien qu'il ait été construit à nos frais. Les ministres n'ont pas cherché à défendre leur projet antipatriotique à cet égard. J'aimerais que quelque membre du gouvernement se levât sans tarder et niât que ce chemin de fer national transcontinental du Grand-Tronc-Pacifique sera à la merci des compagnies des Etats-Unis. Dès lors, pourquoi gaspillerions-nous notre argent dans un projet qui ne saurait être justifié à aucun point de vue national, patriotique ou économique. On pourrait dire la même chose du Canadien du Pacifique. Je crois à la nationalisation de nos chemins de fer, et je crois que nous devrions dès ce moment commencer à en acquérir les actions. L'occasion nous a été offerte d'acquérir un montant considérable des actions du Canadien du Pacifique, mais nous n'en avons pas profité ; voici une occasion qui s'offre à nous de faire l'acquisition d'un montant considérable des actions du Grand-Tronc-Pacifique, et nous devrions en profiter. Chaque fois que de nouvelles actions seront émises par l'une ou l'autre de ces compagnies, l'Etat en devrait faire l'acquisition, surtout si ce sont des actions comportant le paiement de dividendes, comme c'est le cas actuellement pour celles du Canadien du Pacifique. Je dis que ce projet, envisagé à ce point de vue, est entaché d'imprévoyance, antipatriotique, antinational et contraire à l'intérêt public ; et par-dessus tout il est contraire à la volonté du peuple canadien qui est aujourd'hui en grande partie en faveur d'un régime d'exploitation des chemins de fer par l'Etat.

M. SAMUEL HUGHES : Le ministre de l'Intérieur met généralement assez de logique dans ses discours, même quand les faits qu'il invoque sont controuvés ; et j'ai été d'autant plus surpris de la fausseté de son raisonnement d'aujourd'hui, quand il a voulu nous faire voir que le projet actuel aurait pour effet de déterminer l'expédition par le chemin du gouvernement, et non pas par le réseau proprement dit du Grand Tronc, des marchandises ayant atteint Winnipeg, North-Bay ou Québec. A l'appui de cette affirmation, il se contente de dire qu'une fois les marchandises rendues à ces points de jonction, le gouvernement a établi dans le contrat certaines conditions, de nature à engager le Grand Tronc à expédier les marchandises par la route entièrement canadienne. Mais le ministre de l'Intérieur a négligé de nous dire quelles étaient ces conditions propres à stimuler le Grand Tronc. Il ne nous a pas dit ce qui pourrait engager le Grand Tronc à renoncer à ses installations coûteuses au terminus de Portland pour favoriser les gares d'expédition non encore établies d'Halifax et de Saint-Jean. Le ministre de l'Intérieur a été tellement illogique qu'il était évident pour tous que lui-même se rendait compte de la fausseté de son argumentation. Une fois le Grand-Tronc-Pacifique construit et placé sous la régie du Grand Tronc, celui-ci verra à ce que les marchandises transportées par le Grand-Tronc-Pacifique soient, jusqu'au dernier dollar, et dès la première jonction, remises à la Compagnie du Grand Tronc. N'est-il pas sensé qu'il en soit ainsi ? A Québec, les marchandises se trouveront de près de 200 milles plus rapprochées de Portland que des ports des provinces maritimes; la Compagnie du Grand Tronc a un magnifique chemin sur Portland avec de belles installations terminales attendant ces marchandises, et n'est-il pas raisonnable de penser que ces marchandises seront dirigées sur Portland ? Même si les marchandises voyageaient par le nouveau chemin au delà de Winnipeg ou de North-Bay, il serait beaucoup plus dans l'intérêt du Grand Tronc de les expédier de Québec par sa propre ligne que de les diriger sur Saint-Jean ou Halifax. Et d'autre part, pourquoi la Compagnie du Grand Tronc ne dévierait-elle pas pas ses transports, à Winnipeg, vers ses propres lignes des Etats-Unis ?

Quiconque est tant soit peu au courant de la question des transports vous dira qu'il est beaucoup plus dispendieux de livrer de la houille dans l'extrême nord d'Ontario et de Québec que d'en faire la livraison aux lignes qui aboutissent à Chicago. Cette considération seule serait suffisante pour engager le Grand Tronc à utiliser ses lignes des Etats-Unis. En une circonstance précédente, je me suis permis d'indiquer au premier ministre et au ministre de l'Intérieur que peut-être la seule compagnie du continent d'Amérique à laquelle il ne faudrait pas accorder la haute main sur le Grand-Tronc-Pacifique est la Compagnie du Grand Tronc ; car c'est la seule compagnie ayant des lignes déjà établies par lesquelles notre trafic canadien de l'ouest peut être détourné vers les ports de mer des Etats-Unis. Si l'on a quelque explication à offrir à ce sujet, j'aimerais à l'entendre de la bouche de l'honorable ministre de l'Intérieur ; car il semblerait que c'est lui qu'on a chargé de trouver des explications et des excuses pour ce projet du gouvernement.

M. MACLEAN : Un mot encore sur la question dont j'ai parlé il y a quelques instants. J'ai dit que nous sommes exposés à ce que le Grand-Tronc-Pacifique tombe un jour ou l'autre sous la dépendance des chemins de fer des Etats-Unis qui prendront la haute main sur le Grand Tronc ; et dans ce cas il sera administré par ces compagnies des Etats-Unis dans un esprit hostile au Canada et aux ports canadiens. Le très honorable premier ministre nous a dit que le grand danger que nous courions était celui de l'abrogation du privilège de transit ; mais je dis qu'un danger plus grand encore est celui de la main-mise des compagnies des Etats-Unis sur ce chemin de fer dont les actions sont cotées sur la place. Aux honorables députés de la gauche, je me permettrai de dire que le meilleur appel qu'ils puissent faire au peuple canadien, que le programme au moyen duquel ils pourraient entraîner les électeurs, serait le suivant : Achat des actions du Grand Tronc actuellement en vente. Par l'achat de ces actions, nous donnerions une nouvelle physionomie à ce projet que nous sommes appelés à adopter aujourd'hui, et nous aurions un réseau national de chemin de fer au Canada.

Je recommande cette proposition aux honorables députés de la gauche. C'est le meilleur programme de campagne politique que je connaisse. C'est précisément ce que le public demande aujourd'hui ; une telle mesure tendrait à l'établissement d'un régime de chemin de fer d'Etat. Elle entraînerait un très faible dépense. Pour moins de $50,000,000 vous pouvez faire l'acquisition du capital-actions du Grand Tronc aujourd'hui. Comme je l'ai dit précédemment, vous trouveriez à louer le Grand Tronc aujourd'hui moyennant un dollar par année, en garantissant les obligations et le paiement des charges ; mais ce n'est qu'en achetant sur la place les actions de la compagnie aujourd'hui qu'elles n'ont guère de valeur, que nous nous assurerons la propriété du chemin de fer et que nous déterminerons l'établissement d'un régime de chemin de fer d'Etat. Avec ce programme, le parti conservateur triompherait aux prochaines élections.

Sir WILFRID LAURIER : Il ferait mieux alors de faire ce que vous dites.

M. MACLEAN : Fort bien, c'est ce que nous allons faire.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'honorable député n'ignore pas, sans doute, qu'aux termes de la loi actuelle, il serait impossible pour le Grand Tronc de fusionner avec le Canadien du Pacifique?

M. MACLEAN : Je n'ai pas dit que c'était possible ; mais je dis qu'aux termes du projet de loi que l'honorable ministre est à faire accepter par la députation, il est possible pour les compagnies des Etats-Unis de mettre la main sur le Grand-Tronc-Pacifique. N'est-ce pas le cas?

M. SAM. HUGHES.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je ne parle pas de cela du tout.

M. MACLEAN : De plus, le bill ne prescrit pas que les directeurs seront en majorité sujets britanniques.

L'amendement est rejeté, et l'article 3 du bill, adopté.

M. W. J. ROCHE : M. le président, l'amendement que je voudrais proposer en ce moment s'inspire de la discussion survenue il y a quinze jours au sujet de la proposition d'étendre le délai pour la construction de la division de l'ouest. Comme la discussion qui s'est faite alors a été très prolongée, la plus grande partie de la séance de la journée y ayant été consacrée, si les ministres n'ont pas dans l'intervalle modifié leurs opinions, je n'espère pas que je pourrai dire aujourd'hui aura l'effet très désirable de les modifier. Toutefois, je voudrais exposer en aussi peu de mots que possible quelques-unes des raisons pour lesquelles le délai, en ce qui regarde la division de l'ouest, ne devrait pas être prolongé de trois ans, comme le demande le contrat modifié. Certains ministres nous ont assuré que la construction du chemin était très urgente ; ils ont voulu dire particulièrement la section des prairies de mille milles de longueur s'étendant de Winnipeg aux montagnes Rocheuses. Certains ministres, et particulièrement le premier ministre et le ministre de l'Intérieur, se sont étendus sur l'importance de la construction de ce chemin à travers cette région mal desservie, où déjà s'accumulaient les marchandises que les voies existantes de communication ne suffisaient pas à écouler.

Le ministre de la Justice n'a qu'une raison de s'opposer à notre proposition de faire compléter la section des prairies dans les cinq années accordées par le contrat primitif : c'est, dit-il, qu'il est bien persuadé que l'égoïsme de la compagnie va l'engager à exécuter les travaux dans ce laps de temps. Il admet qu'il sera de l'intérêt des actionnaires du Grand-Tronc-Pacifique de construire cette partie de la ligne le plus tôt possible, parce que, dit-il, ce sera la partie la plus lucrative de la ligne,—en d'autres termes, le tronçon profitable, et profitable dès le premier jour de son exploitation. Si tel est le cas, et je le crois, alors ce n'est pas imposer à la compagnie une condition trop onéreuse que d'exiger qu'elle construise cette partie de la ligne dans les délais fixés pa le contrat primitif. Nous ne la gênons en rien en lui demandant de s'engager envers le parlement à compléter cette partie du chemin dans les délais dans lesquels, suivant le ministre de la Justice, elle devra forcément la compléter; et nous ne demandons rien de déraisonnable, étant donnée la conduite passée de la compagnie à notre égard . Lors de la clôture de la session dernière, nous, comme représentants du peuple, avions passé jugement sur un certain contrat; il restait à la compagnie à remplir sa partie du contrat.

On nous avait dit qu'il était absurde de supposer que des hommes dans les affaires auraient si peu de respect de la parole donnée, si peu de souci de leur réputation de financiers, pour tromper le peuple canadien ; et pourtant, trente jours ne s'étaient pas écoulés qu'ils violaient la première condition essentielle du contrat, en ne déposant pas leur cautionnement. Par conséquent, on n'a pas le droit de considérer comme admis que cette compagnie fera telle ou telle chose. Lors de la session dernière, l'honorable député de Norfolk (M. Charlton), qui avait été chargé en qualité d'expert de donner la réplique à l'ex-ministre des Chemins de fer, se servit des paroles suivantes en vue de montrer pourquoi la construction de la section de l'ouest de ce chemin devait être complétée le plus tôt possible:

Nous n'avons pas commencé sa construction trop tôt. Je considère que si l'état de choses actuel continue d'exister, dans cinq ans d'ici la production du grain dans les territoires du Nord-Ouest sera, au moins, trois fois plus considérable qu'elle ne l'est aujourd'hui. Les moyens de transport actuels seront alors devenus absolument insuffisants, et ce chemin sera une nécessité. . . . . .Nous savons de plus, que la perte, même d'une année seulement, dans l'adoption des mesures préparatoires indispensables pourrait retarder d'une manière très fâcheuse le parachèvement du cette ligne. . . . . Il n'était pas nécessaire, à mon avis, d'accorder à la compagnie plus de cinq ans ; car, dans les cinq années qui suivront le parachèvement du chemin, la compagnie sera en mesure de payer l'intérêt sur toutes les sommes engagées. C'est encore aujourd'hui mon avis.

Voilà une déclaration très nette de la bouche de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton). Cet honorable député affirme sans ambages que le gouvernement ne serait pas justifiable de prolonger les délais pour l'achèvement de la division de l'ouest de Winnipeg à l'océan Pacifique. S'il siégeait actuellement et voulait se montrer conséquent, il lui faudrait, assurément, condamner le gouvernement qui nous propose de prolonger les délais de trois ans. Sans doute, si l'honorable député voulait être conséquent dans son inconséquence, il ferait comme d'autres membres de la droite : il appuierait le gouvernement au sujet de ce contrat modifié comme il l'a appuyé en ce qui regarde le contrat primitif de la session dernière. Mais ce sont là des déclarations catégoriques de sa part, et il faut y attacher une grande importance, étant donné qu'il avait été désigné par le gouvernement pour être son porte-parole en réponse à l'attaque dirigée par l'ex-ministre des Chemins de fer, M. Blair. Des cinq années, une déjà est écoulée, et rien n'a été fait,—non pas par la faute de l'opposition, mais par la faute de la compagnie elle-même qui a refusé de se conformer au contrat primitif, en dépit du pacte solennel qu'elle avait signé, comme nous l'ont assuré les ministres. En parlant de l'accumulation des marchandises dans la section des prairies, que la construction de cette ligne était appelée à faire disparaître le plus tôt possible, l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) a déclaré :

Cette accumulation s'est produite, depuis un an ou deux, non seulement durant les mois où le blé s'entassait aux stations de chemin de fer, mais durant d'autres mois de l'année où l'on fait appel aux chemins de fer pour le transport de toutes sortes de marchandises. Et quand est venu le temps de la moisson, les voies de garage ont regorgé de wagons chargés de marchandises qu'on s'est trouvé dans l'impossibilité de faire circuler, même avant que le blé eût commencé à être transporté. . . . .Au début de la colonisation du pays, cette accumulation ne se produisait pas dans une mesure aussi grave, mais il paraîtrait que les choses en sont arrivées à un point où il est absolument nécessaire d'aviser à améliorer la situation. . . . .Il n'est personne tant soit peu au courant de la situation qui le contestera, si l'on ne prend pas au plus tôt les mesures nécessaires pour faire disparaître cette accumulation des marchandises, non seulement du blé mais du bétail et des provisions expédiées au dehors, et des marchandises générales importées du dehors et si on ne les prend pas sur-le-champ, aussi sûrement que le soleil brille sur nous, la plus grande partie de ce trafic s'en ira vers les Etats-Unis

Et pourtant, en dépit de cette déclaration de l'année dernière, le ministre de l'Intérieur s'en vient sérieusement nous demander, à cette session-ci, de prolonger cette accumulation et de permettre au danger du détournement du trafic vers les lignes des Etats-Unis de continuer à nous menacer pendant trois années de plus que le contrat primitif ne l'autorise. Le ministre de l'Agriculture a parlé de cette question dans les termes suivants :

Je dis que c'est un devoir impérieux de faire face aux besoins de ce trafic futur. Grâce à ce nouveau projet que nous soumettons à la Chambre, nous créons un autre moyen de transport qui sera prêt à être exploité dans cinq ans. En retardant l'adoption de cette mesure, je crois pouvoir le dire sans crainte d'être contredit, nous nous trouverions à apporter un trop long retard à la mise à exécution. Si dans cinq ans d'ici un pareil débouché n'existait pas, il en resulterait un état de choses qui serait de nature à mettre en danger notre existence nationale.

L'honorable ministre de l'Agriculture a donné un bon coup de main à son collègue le ministre de l'Intérieur. Il l'a bien secondé quand il s'est agi de signaler la calamité nationale qui pourrait survenir si la construction de cette ligne était remise d'un jour, d'une heure, d'un instant, pour me servir des paroles du premier ministre. Pourtant, ils nous demandent tous deux maintenant de prolonger de trois années cette agonie et de soumettre la population de l'ouest, pendant cette nouvelle période, à l'inconvénient de l'accumulation des marchandises et aux dangers qui en peuvent résulter. En

approuvant le contrat primitif, le ministre de l'Agriculture déclara :

D'après le contrat qui est devant nous aujourd'hui, le nouveau chemin devrait être parachevé cinq ans après la signature de l'acte. Par conséquent, en 1908, le chemin devrait être terminé. Nous sommes fondés à croire qu'il se passera un an ou à peu après, une fois terminé, avant qu'il soit à son mieux pour le transport des marchandises.

Puis, l'honorable député de Welland (M. German) s'exprima en ces termes :

Donc aux termes mêmes du contrat, la compagnie doit aussitôt après sa ratification par le parlement, commencer la construction de la division de l'ouest et la terminer dans les cinq années suivantes.

Tous les députés de la droite qui prirent la parole insistèrent sur l'absolue nécessité de construire la division de l'ouest le plus tôt possible ; pourtant ces mêmes honorables députés nous demandent froidement aujourd'hui de prolonger de trois ans le délai pour la construction de cette même division. L'honorable député de la Saskatchewan (M. Davis), bien que plus bref, s'est montré, s'il est possible, encore plus tranché dans ses remarques à ce sujet. Il dit :

Les populations de l'Ouest affirment qu'elles ne peuvent attendre plus longtemps. Voilà des années qu'elles l'affirment. Elles ne sauraient temporiser davantage. D'autre part, les populations des anciennes provinces du Canada ne sauraient attendre davantage.

Mais aujourd'hui, cet honorable député appuie une proposition en vue de faire attendre la population de l'Ouest encore trois ans. Il n'a plus pour le moment la moindre objection à ce que même les gens de sa propre circonscription, qu'il était si désireux de soulager le plus tôt possible, attendent trois ans de plus ce secours tant désiré. L'honorable député d'Alberta (M. Oliver) s'exprima dans le même sens :

Je désire dire un mot des faits qui, à mon point de vue, militent en faveur de la construction prochaine de ce chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique dans l'intérêt non pas de l'Ouest, mais de l'Est du Canada.

Et pourtant, quand nous demandons au ministre de la Justice d'insérer une stipulation dans ce contrat supplémentaire assurant la construction immédiate de la section des prairies,—non pas de la section de l'ouest, car, M. le président ,toutes les citations que j'ai faites cet après-midi ont trait à la section de l'ouest, de Winnipeg au Pacifique,—quand, dis-je, nous demandons au ministre de la Justice d'accepter un amendement qui ne réduira aucunement le terme de huit ans qu'il accorde à la compagnie pour construire la ligne jusqu'au Pacifique ; quand nous lui demandons d'accepter un amendement qui va mettre fin à l'accumulation des produits dans cette section des prairies et assurer la construction de mille milles de chemin de fer dans une région très importante du pays, sans retard inutile, on nous répond que notre demande est déraisonnable. L'honorable ministre nous dit qu'on ne peut considérer la section des prairies séparément ; qu'il doit s'occuper de la section de l'ouest en bloc. Il pense que la construction de la section des montagnes ne saurait être retardée ; et ce n'est pas mon désir, à moi non plus, qu'elle le soit. Ce que je demande, c'est qu'elle soit construite le plus tôt possible, mais je me rends compte qu'il pourra se présenter dans cette section des difficultés qu'on ne rencontrera pas dans celle des prairies. Je me rends compte que les travaux sur cette section pourront être difficiles et coûteux d'exécution, et je ne demande pas qu'on réduise pour cette partie de la ligne la prolongation de temps demandée. Je laisse le contrat supplémentaire exactement comme il est en ce qui regarde cette section ; je ne demande au ministre de la Justice que de tourner son attention vers la section des prairies, où cette accumulation est censée se produire ; et s'il nous fallait un précédent pour nous autoriser à considérer les deux séparément, nous le trouverions dans ce contrat supplémentaire même.

Nous voyons que les deux sections sont à presque tous égards considérées séparément. Prenez, par exemple, le paiement de l'intérêt. Le gouvernement accorde une gratification de sept ans d'intérêt pour la contruction de la section de montagnes. Cette gratification, virtuellement c'en est une de plus de $4,000,000, n'est pas accordée à la compagnie pour la construction de la section des prairies. Nous reconnaissons que la section des montagnes doit être traitée différemment à cause de la nature difficile du pays ; mais puisqu'on la traite différemment au point de vue financier, pourquoi ne la devrait-on pas traiter différemment au point de vue des mesures à prendre pour parer à l'accumulation des produits ? On fait aussi une distinction entre les deux sections au point de vue de la garantie des obligations. Nous garantissons les obligations dans la mesure des trois quarts du prix de construction de la section des prairies, mais jusqu'à concurrence seulement de $13,000 par mille. Pour la section des montagnes, d'autre part, nous garantissons les trois quarts du prix sans limitation du montant. Ici encore, nous avons un précédent qui nous justifie de demander au gouvernement d'appliquer une règle différente à la section des prairies en ce qui regarde la période de construction. Je ne parlerai pas pour le moment de la question du tracé. Le ministre de la Justice m'a convaincu que le gouvernement n'est pas en possession des renseignements qui lui permettraient de décider où passera la ligne. J'accepte cette déclaration sans hésiter. Je crois que les levés topographiques sont entre les mains de la compagnie.

Le chemin doit être construit par la compagnie et celle-ci fera passer ce chemin où il lui plaira, à condition, bien entendu, que

les plans soient approuvés par le gouvernement. Je n'insisterai donc pas là-dessus présentement. Mais j'ai été frappé par une expression du ministre de l'Intérieur, laquelle à mon avis nous met en assez étrange posture. D'après l'honorable ministre, le pays doit s'associer avec une compagnie qui n'a virtuellement pas de crédit. Il dit que le Grand-Tronc-Pacifique n'a pas de crédit autre que celui que lui assure la garantie des obligations par la Compagnie du Grand Tronc, d'une part, et la garantie par le gouvernement, de l'autre. Sans cette double garantie, elle ne pourrait prélever les fonds pour la construction du chemin. N'est-ce pas une situation humiliante pour le gouvernement canadien ?

Un autre passage remarquable du discours du ministre de l'Intérieur, c'est celui où il a cherché à nous convaincre que le trafic de l'Ouest s'écoulerait par un port de mer canadien. Il nous dit que le simple désir de tel homme ou de tel autre ne suffirait pas pour déterminer le transport des grains du Nord-Ouest vers un de nos ports de mer. Je partage son avis à cet égard. Mais quelle preuve a-t-il donnée que le trafic s'écoulerait vers un port canadien ? Il nous dit que le grain du Nord-Ouest, une fois qu'il aurait atteint la bifurcation de North-Bay, sera dirigé sur Portland, à moins qu'on ait quelque moyen plus économique de transport vers quelque port de mer canadien. Et il se dit convaincu que le trafic s'écoulera vers un de nos ports. Mais quelle preuve en a-t-il offert ? Quelle moindre petite preuve nous en a-t-il offert ? Il n'a pas pu nous en fournir, pour la simple raison que le gouvernement n'a pas de faits sur lesquels il lui soit possible de fonder une opinion à cet égard. Il n'a pas d'études topographiques de faites,—l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) lui-même nous l'a dit,—à l'est de North-Bay. Nous ne savons pas s'il est possible de construire un chemin à travers cette région sauvage du Nouveau-Brunswick, avec des rampes et des courbes suffisamment douces pour y permettre le transport des grains. Comment peut-il s'attendre à ce que le peuple croira que cette ligne va servir à l'écoulement du trafic vers un port de mer canadien, quand il n'a pas la moindre petite preuve à nous donner à cet égard ? Sans en dire davantage, je désire proposer un amendement. Cette section des prairies traverse une région dans laquelle il est si facile de construire un chemin de fer, que le gouvernement se proposait de forcer la compagnie à construire toute la division, y compris la section des montagnes, en moins de cinq ans. Il me semble donc que ni le gouvernement, ni la compagnie, ne pourront s'opposer à notre demande, si nous proposons que la compagnie soit forcée de parachever la construction de la section des prairies en moins de temps que ne l'exige le contrat. En conséquence, je propose, avec l'appui de M. Boyd.

Que le bill soit amendé par l'addition de l'article suivant comme paragraphe n° 2 :

Nonobstant toute disposition contenue dans les contrats annexés ou dans ledit acte, ou dans l'Acte modifié par le présent, la construction de la section des prairies sera commencée sur-le-champ et sera parachevée dans les quatre ans de la date de l'adoption du présent Acte, à moins qu'on n'en soit empêché par quelqu'une des causes énoncées dans le dixième paragraphe du contrat primitif amendé par le premier paragraphe du contrat supplémentaire.

L'honorable M. FITZPATRICK : Eu égard à la discussion approfondie qui s'est livrée l'année dernière, lorsque la Chambre a été saisie d'un amendement de teneur presque semblable à celui-ci, l'honorable député (M. Roche, Marquette) ne prétend pas, sans doute, que j'entre dans de longs développements.

M. W. J. ROCHE : Il n'a pas été présenté d'amendement, l'année dernière.

L'honorable M. FITZPATRICK : C'est possible, mais enfin l'honorable député a débattu la question. Peut-être l'incident auquel je fais allusion est-il survenu au cours de cette session. Quoi qu'il en soit, j'en suis convaincu, la question a été discutée, car je me rappelle parfaitement avoir présenté quelques observations à cet égard. Sans doute, l'honorable député, de concert avec ses collègues du Manitoba, a discuté à fond cette question. Mon attitude actuelle ne diffère nullement de celle que j'ai prise dans la circonstance en question. L'important, au point de vue des intérêts du pays, c'est d'assurer, à aussi courte échéance que possible, la construction de la division occidentale du réseau, de Winnipeg à la côte du Pacifique. Bien que nous ayons fixé à huit ans le délai dans lequel la compagnie pourra construire cette division, je dois dire, que d'après nos prévisions, elle sera en mesure de terminer ses travaux à plus bref délai. Il importe de construire le réseau dans toute son intégrité. Il nous faut un débouché oriental, il est vrai ; mais il nous faut aussi un débouché occidental, pour le transport des produits du Manitoba et du Nord-Ouest ; à mon avis, c'est en repoussant l'amendement suggéré par l'honorable député que nous réussirons mieux à réaliser notre objectif et à assurer le parachèvement du réseau. Evidemment, l'objectif visé par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, c'est d'atteindre les riches exploitations agricoles du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest. Elle tentera l'impossible pour atteindre cette partie du pays. Indubitablement, loin de se contenter de piétiner sur place, elle utilisera dans ce sens le délai qui lui est accordé. Quand la compagnie aura atteint cette partie du pays, la chose va de soi, elle aura fait d'énormes dépenses. Il ne faut pas l'oublier, d'après la teneur actuelle du traité, elle n'aura droit à l'émission de ses obligations permanentes et à leur endossement définitif par l'Etat, que lorsque le réseau sera construit jusqu'à l'océan Pacifique; et ainsi, tous les deniers consacrés au développement du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest resteront improductifs, tant

qu'elle n'aura pas prolongé le réseau jusqu'à l'océan Pacifique. Il y va de notre intérêt de disposer les choses de façon à ce qu'elle vise à atteindre l'océan Pacifique dans le plus bref délai possible, et c'est précisément le but que nous atteignons en déclarant qu'elle n'aura droit au concours financier de l'Etat qu'après le parachèvement du chemin de fer. Il serait oiseux d'entrer dans de plus longs développements à cet égard. Nous tenons à ce que la compagnie fasse un seul tout de la division occidentale, de même que le gouvernement fera de la construction de la division orientale un seul et même tout.

M. HAGGART : Ainsi, si je ne me trompe, le gouvernement n'a l'intention de donner la garantie de l'Etat aux obligations qu'après le parachèvement du chemin de fer——

L'honorable M. FITZPATRICK : Pardon, je dois me garder de toute exagération. Voici ce que j'affirme : c'est que la loi ne nous oblige de donner la garantie de l'Etat à l'émission permanente des obligations qu'après le parachèvement du réseau jusqu'à la côte du Pacifique.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre nous a donné à entendre que le gouvernement n'entend faire d'avances de fonds à la compagnie qu'après le parachèvement du chemin de fer ; c'est ainsi, du moins, que j'interprète les paroles du ministre.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je n'ai pas affirmé cela.

M. HAGGART : Nous tenons à savoir si le gouvernement a l'intention de garantir les obligations provisoires. Si le gouvernement garantit ces obligations, ne prête-t-il pas, par là même, son concours financier à la construction du chemin de fer, dans la même mesure que s'il garantissait les obligations permanentes, avant l'achèvement des travaux ?

Le gouvernement ne nous a jamais présenté encore d'état financier à cet égard. A coup sûr, voilà un renseignement que le pays a droit de demander au cabinet. S'il faut ajouter foi aux paroles du ministre de la Justice, le gouvernement n'étant pas tenu de par la loi, de prêter son concours financier à la compagnie avant l'achèvement des travaux, il s'en tiendra à la limite stricte de ses obligations et n'avancera pas un centin à la compagnie tant qu'elle n'aura pas terminé ses travaux de premier établissement. Pour mon propre compte, je l'avoue, je suis dans l'impuissance de m'expliquer comment la compagnie réussira à trouver les capitaux voulus pour l'exécution de l'entreprise. On a prorogé à huit ans le délai dans lequel la compagnie construira la voie ferrée. Le gouvernement attendra-t-il l'expiration de ce délai pour prêter son concours financier à la compagnie, ou bien, garantira-t-il les obligations provisoires ou lui avancera-t-il les fonds? Certes, voilà une question d'ordre financier sur laquelle le pays a droit d'être éclairé par le gouvernement.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je ne suis pas responsable des déductions que l'honorable député peut tirer de mes paroles. Je suis responsable de mes affirmations et de l'interprétation ordinaire qu'on peut leur donner. Voici mon attitude sur cette question : c'est que, d'après la teneur du traité, le gouvernement n'est nullement obligé de garantir l'émission permanente des obligations, tant que le chemin de fer n'aura pas été parachevé, de Winnipeg à Port-Simpson. Voilà ce que j'affirme. En outre, le gouvernement, au cours de la construction du chemin de fer, a le pouvoir facultatif de garantir les obligations provisoires ou d'accorder son concours financier à la Compagnie du Grand Tronc pour la construction des travaux de premier établissement, au cours de cette période. L'honorable député le comprend, sans doute, il y a toute la différence du monde entre l'obligation de poser un acte quelconque et le pouvoir facultatif de le faire ; et au cours des travaux de premier établissement, le gouvernement sera en mesure d'exercer sur la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique une maîtrise bien supérieure à celle qu'il pourra exercer, lorsque viendra le moment de donner la garantie de l'Etat, en vertu de l'obligation consacrée par la loi. Je le répète, on ne saurait affirmer que la compagnie ait un titre à la garantie de l'Etat, tant que le réseau n'aura pas été parachevé d'un bout à l'autre ; et au cours des travaux de premier établissement, quelque soit le gouvernement au pouvoir, le concours financier que l'Etat prêtera à la compagnie dépendra, dans une large mesure, de l'avancement de ses travaux ; et d'ailleurs, j'en suis convaincu, nonobstant le délai de huit ans, tout gouvernement tiendra à ce que la compagnie exécute ses travaux avec toute la rapidité possible. En ce qui concerne le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest, la compagnie aura tout intérêt à pousser ses travaux avec toute la rapidité possible ; puis, si elle tient à obtenir la garantie de l'Etat pour ses obligations à aussi courte échéance que possible, elle devra parachever la section des montagnes avec toute la rapidité voulue.

M. HAGGART : Si le gouvernement prête son concours financier à la compagnie sous forme d'obligations, cela se fera au fur et à mesure de l'avancement des travaux, et d'après le détail estimatif des travaux au fur et à mesure de l'avancement de l'entreprise, comment peut-on affirmer que de par la loi, il ne soit tenu de garantir les obligations qu'au bout de huit ans ? De deux choses l'une : ou bien le gouvernement n'endossera ces obligations qu'au bout de huit ans, ou bien, avant que la compagnie construise le chemin de fer, le gouvernement lui fera une avance sur les obligations provisoires, d'après le détail estimatif des travaux. Le gouvernement a donc l'intention de verser à la compagnie près de 15 pour cent des sommes qu'il sera tenu de garantir au bout de huit ans. Le gouvernement devrait nous

donner un état financier de 'entreprise dans son ensemble : il doit nous dire quelle attitude il tiendra, au cours de la construction du chemin de fer, et comment il entend prêter son concours financier à la construction des embranchements sur le lac Supérieur, North Bay et Montréal. Nous manquons de lumières sur la question et nous n'avons sous les yeux que le simple texte de la loi. Le ministre de la Justice s'est contenté de nous donner son avis au sujet des avances que le gouvernement fera à la compagnie. La Compagnie du Grand Tronc ne commencera la construction du chemin de fer, qu'après entente préalable avec le gouvernement au sujet du détail estimatif des travaux. Elle veut obtenir l'autorisation de faire une émission d'obligations provisoires et le gouvernement doit nous renseigner sur les sommes que la compagnie recevra et sur toute la situation financière.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'honorable député (M. Haggart) tient beaucoup à établir des prévisions sur les intentions du gouvernement. Quant à moi, je m'en tiens au texte du contrat. L'article 36 décrète :

Nonobstant les stipulations du présent contrat, des obligations provisoires de la compagnie garanties par première hypothèque pourront, de temps à autre, au cours des travaux et pour les besoins des travaux de construction de la division occidentale, être émises par la compagnie et garanties par le gouvernement, ainsi qu'il en sera convenu en temps utile.

Il n'y a rien de décrété ici sur le détail estimatif des travaux, au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

—Sauf les restrictions et conditions imposées par le présent contrat. Néanmoins, toutes ces obligations provisoires seront émises sous la condition, qu'après le parachèvement de ladite division de l'ouest, ces obligations ou partie de ces obligations, (principal et intérêt) demeurées impayées, pourront être converties, à l'encontre des détenteurs d'icelles, en obligations émises sous l'empire des dispositions de l'article 28 des présentes.

A mon avis ces dispositions, d'une lucidité parfaite, laissent au gouvernement le soin d'établir la base pour l'émission des obligations et l'aide provisoire accordée à la compagnie. Voilà ce que le gouvernement devra décider et je crains pas de le dire, en décidant la chose il s'inspirera des intérêts du pays et tiendra compte de l'avancement des travaux de premier établissement.

M. CLANCY : Le ministre affirme qu'il s'en tient strictement aux stipulations du contrat et, à mon avis, le comite n'a rien à redire à cela. En premier lieu, la compagnie est tenue de construire la section des prairies dans un délai de huit ans. A coup sûr, le ministre ne prétend pas que le gouvernement doive refuser sa sanction aux obligations provisoires, pourvu que la compagnie n'enfreigne pas le traité. Pour plus de brièveté, je me contenterai de demander au ministre s'il est d'avis que le gouvernement soit en lieu de refuser d'endosser les obligations provisoires, à moins que la compagnie n'ait violé le contrat en ne construisant pas la section des prairies dans le délai stipulé. Il affirme qu'il appartient au gouvernement de décider la chose ; mais d'une part, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique est autorisée à émettre des obligations provisoires et d'autre part le gouvernement est autorisé à les garantir. Voici la question que je pose au ministre de la Justice : advenant que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'ait pas violé sa convention, le gouvernement pourrait-il à bon droit refuser d'endoser ces obligations provisoires, et à quel titre serait-il autorisé à le faire ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Dans la mesure où il est permis d'établir des prévisions sur des évènements pouvant se dérouler dans quatre ou cinq ans d'ici, je dirai que pour mon propre compte, si je faisais partie d'un cabinet appelé à décider la question, je serais d'avis que le gouvernement sera moralement obligé de prêter son concours financier à la compagnie, pourvu qu'elle se soit conformée à toutes les stipulations du contrat, mais que la mesure de cette aide sera subordonnée à l'avancement des travaux de la compagnie.

M. SPROULE : J'ignore quelle interprétation le ministre donne à sa propre loi ; mais en interprétant le traité au point de vue du sens commun, il y a lieu de croire que la compagnie a l'intention d'émettre de temps à autre des obligations provisoires au fur et à mesure des besoins et que le gouvernement est tenu de les garantir.

L'honorable M. FITZPATRICK : Sans restriction aucune.

M. SPROULE : Non, sans aucune restriction, sauf que le gouvernement ne sera tenu de prêter son concours financier à la compagnie que dans la mesure même de l'avancement des travaux et en tenant compte du coût total de l'entreprise.

L'honorable M. FITZPATRICK ; Sur quelle autorité l'honorable député s'appuie-t-il ?

M. SPROULE : Sur l'article 36.

Nonobstant les stipulations du présent contrat, des obligations provisoires de la compagnie garanties par première hypothèque, pourront, de temps à autre, au cours des travaux et pour les besoin de la construction de la division occidentale être émises par la compagnie et garanties par le gouvernement.

Voilà pour la construction.

L'honorable M. FITZPATRICK. Poursuivez votre lecture, s'il vous plaît.

M. SPROULE : (Lisant.)

Ainsi qu'il pourra en être convenu de temps à autre, sauf les restrictions et stipulations imposées par le présent contrat. Néanmoins,

toutes ces obligations provisoires seront émises sous la condition qu'après le parachèvement de la division de l'ouest, les obligations ou partie desdites obligations (principal et intérêt) demeurées impayées, pourront être converties, à l'encontre des détenteurs d'icelles, en obligations émises sous l'empire des dispositions de l'article 28 des présentes.

Or, que décrète le paragraphe 28 de la convention primitive :

Pour aider la compagnie à construire la division de l'ouest, le gouvernement garantira le remboursement en principal et intérêt, d'une émission d'obligations que la compagnie devra effectuer——

La compagnie, sans doute, effectuerait cette émission d'obligations pour les besoins de la construction au fur et à mesure de l'avancement des travaux, et le gouvernement est tenu de les garantir.

Pour une somme pricipale, égale à 75 pour cent du coût de construction de ladite division, ainsi ce qu'il sera déterminé et constaté en conformité des dispositions de l'article 18 des présentes ; toutefois, cette somme en pricipal ne devra jamais dépasser treize milles dollars par mille du parcours de la section des prairies, ni trente milles dollars par mille du parcours de la section des montagnes, et cela nonobstant le fait que les 75 pour cent de la construction pourront dépasser lesdites sommes relativement reparties par mille.

A mon avis, la véritable interprétation à donner à cet article, c'est que le gouvernement autorise la compagnie à émettre ses obligations pour la construction de son chemin de fer et qu'il est tenu de garantir ces obligations. A quoi servirait l'émission des obligations par la compagnie et leur garantie par l'Etat, si elle est dans l'impuissance de vendre ces obligations pour faire face au coût de construction des travaux de la voie ferrée ? D'après la teneur du contrat, elle peut, à bon droit, exiger que le gouvernement lui prête son concours financier en garantissant les obligations et en l'autorisant à les vendre, afin de se procurer les fonds voulus pour la construction du chemin de fer. Au dire du ministre de la Justice, il est parfaitement entendu que ce chemin de fer se construira à courte échéance et longtemps avant l'expiration du délai fixé pour le parachèvement des travaux de premier établissement. Voilà l'intention du gouvernement, voilà le but qu'il vise et telles sont ses prévisions. En pareilles circonstances, poourquoi refuserait-on d'insérer cette disposition dans la loi en question ? Cette disposition ne crée pas le moindre embarras à la compagnie ; elle ne porte nulle atteinte aux droits du gouvernement, mais elle répond aux vœux des populations de l'Ouest et réalise un des plus puissants arguments formulés par le gouvernement, quand il a demandé au pays d'approuver cette énorme dépense des deniers publics affectés à la construction aussi rapide que possible d'un chemin de fer destiné à transporter les produits de l'Ouest et à répondre aux besoins commerciaux créés par le rapide développement de ce pays et la production toujours croissante des céréales. Suivant toutes les prévisions humaines, la division occidentale du réseau sera construite longtemps avant que la division orientale soit prête à l'exploitation. Tout le monde en est convaincu, la division occidentale du réseau, au moins la partie du réseau entre Winnipeg et les montagnes Rocheuses sera parachevée longtemps avant que la division de l'est soit ouverte au trafic. L'objectif visé par la Compagnie du Grand Tronc a été visible et évident dès le début. Quel est cet objectif ? Etablir un raccordement entre North-Bay et Winnipeg à aussi courte échéance que possible, afin que lorsque la partie du chemin de fer entre Winnipeg et les montagnes Rocheuses sera complétée, elle soit en mesure d'effectuer le transport des produits récoltés le long de cette ligne. La compagnie ne vise pas à récolter les produits de l'Ouest sur le parcours de la division occidentale et à les transmettre à la division orientale ; mais elle tient à atteindre le lac Supérieur à Port-Arthur ou North-Bay. Elle vise à atteindre un port sur les grands lacs de l'intérieur, afin de diriger ces marchandises vers les ports se raccordant avec le réseau du Grand Tronc—Midland, Collingwood, Meaford et tous les ports que la compagnie utilise actuellement pour le transport du garin. Son objectif est de construire la section des prairies de l'Ouest dans un aussi court délai que possible, sans attendre le parachèvement de tout le réseau, car alors d'autres compagnie la devanceraient. Si l'on tient compte de la rapidité apportée par la Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique à la construction de son réseau, alors qu'elle faisait la pose de quatre milles de voie par jour, à travers la région des prairies, force nous est bien de conclure que la compagnie construira la section de son chemin de fer à travers les prairies à fort bref délai. Il y a environ 1,000 milles à construire à travers les prairies, et si la pose de la voie à travers cette section se fait au taux de 4 milles par jour, les travaux seront parachevés au bout d'une année. L'amendement en discussion porte que cette voie ferrée sera construite dans un délai de 4 ans; est-ce là un délai illégitime ? Nullement. Si la compagnie vise à construire cette voie ferrée dans le plus bref délai possible, comme l'affirme le ministre de la Justice, l'amendement en question lui accorde un délai amplement suffisant. Si la compagnie a l'intention de construire sa voie ferrée dans ce délai, elle s'exécutera dans le délai spécifié et rien n'empêche d'insérer cet amendement dans l'article en question. Il serait facile à la compagnie de se conformer aux prescriptions de cet amendement ; et si la division occidentale se parachève longtemps avant la division orientale, on pourrait obliger la compagnie à construire cette voie ferrée dans un délai de quatre ans, sans lui imposer une charge trop onéreuse ;

M. SPROULE.

car elle serait en mesure de diriger vers les lacs les transports qu'elle se procurera dans l'ouest, quand elle aura commencé l'exploitation de la section des prairies.

M. MACLEAN : Le député de Marquette (M. Roche) s'est étendu sur les griefs des populations du Manitoba, et le ministre de la Justice veut que la construction de la division occidentale du réseau se fasse dans un aussi bref délai que possible.

Si j'ai bien saisi la pensée du député de Marquette, les populations du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest ont un urgent besoin de communications par voies ferrées. Ces populations ont besoin d'un double encouragement ; d'abord il leur faut de nouvelles communications par voie ferrée, et ensuite la réglementation des prix de transports. Comment est-il possible de répondre aux vœux des populations de l'ouest par l'établissement de nouvelles communications par voie ferrée ? On pourrait répondre à ces besoins par le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne et par la nationalisation, soit du réseau Mackenzie et Mann, soit du chemin de fer Canadien du Pacifique entre Port-Arthur et Winnipeg. En adoptant ce système, le Grand Tronc pourrait atteindre Winnipeg demain même, et la présence de ce puissant réseau se ferait immédiatement sentir en ce qu'il concurrencerait le chemin de fer Canadien du Pacifique et tendrait à assurer la réglementation des prix de transports de cette dernière compagnie. On viendrait ainsi en aide aux populations des territoires du Nord-Ouest. Il y a un autre moyen de redresser ces griefs et de faire droit aux vœux des populations des territoires du Nord-Ouest ; qu'on ait le courage de mettre à l'ordre la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Il y a dans la loi une disposition se attachant à la réglementation des prix de transports établis sur ce chemin de fer, mais le parlement semble craindre d'appliquer la loi. Nous pourrions demander à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, de faire le dépôt de ses livres de compte, afin que nous puissions constater le coût de construction et celui des recettes, nous pourrions, sur-le-champ, l'obliger à faire droit aux demandes des populations des territoires du Nord-Ouest. Ainsi, il nous serait facile de remédier, en deux ans, aux griefs de ces populations, tant à l'égard de l'établissement de nouvelles communications par voie ferrée qu'à celui de la réglementation des prix de transports ; mais au contraire, nous prenons la voie la plus détournée et ce n'est qu'au bout de huit ans qu'il sera possible de remédier aux griefs de ces populations.

Abordons maintenant l'autre question soulevée par le ministre de la Justice. Il désire que la partie occidentale de ce réseau se construise à aussi courte échéance que possible. Comment cet objectif pourrait-il se réaliser ? Il serait facile de le réaliser, en adoptant le système que j'ai suggéré : qu'on facilite à la Compagnie du Grand Tronc l'accès de Winnipeg, en utilisant le chemin de fer Canadien de l'Atlantique, dans le but de prolonger l'Intercolonial et de nationaliser le chemin de fer Canadien du Pacifique ou le réseau Mackenzie et Mann, entre Port-Arthur et Winnipeg De cette façon, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique consacrerait toutes ses énergies à la construction de la section occidentale et l'on pourrait abandonner pour le moment ce chemin écarté, de Winnipeg à Moncton, dont l'urgence ne se faisait nullement sentir. Déployons tous nos efforts pour venir au secours des populations de l'Ouest, et alors nous aurons accompli une œuvre utile. Aujourd'hui, nous nous contentons de piétiner sur place. Le projet du gouvernement n'apporte aucun secours immédiat aux populations du Nord-Ouest ; il ne remédie nullement aux griefs qu'elles formulent relativement à l'insuffisance de communications par voie ferrée et à l'abaissement des prix de transport ; et cependant voilà ce que ces populations demandent à grands cris. Le gouvernement n'a pas même le courage de nationaliser une partie des chemins de fer de ce pays ; il n'a pas le courage de mettre à la raison la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, en l'obligeant à abaisser ses tarifs. Tous les projets qu'on nous propose en ce moment sont chimériques; ils ne nous donnent point la solution du problème des transports. L'abaissement des prix de transport et l'établissement de nouvelles communications par voie ferrée, au bénéfice de la masse de nos populations qui utilisent les chemins de fer, voilà la véritable solution du problème des transports. Nous consacrons toute notre énergie à la construction d'un réseau de chemins de fer à travers une solitude ; déployons donc tous nos efforts pour relier ensemble le réseau des chemins de fer d'Ontario et celui des chemins de fer du Manitoba et travaillons à abaisser les tarifs des chemins de fer. Pourquoi le ministre de l'Intérieur craint-il de mettre à l'ordre la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ?

Il connaît parfaitement l'article de la loi primitive concernant cette compagnie, loi qui donne aux populations de l'Ouest le droit de bénéficier de l'abaissement des tarifs actuels; mais non, le ministre se tient là les bras croisés, il se renferme dans le mutisme le plus absolu. Jamais il n'a fait instance auprès de ses collègues pour les presser d'appliquer cette prescription de la loi qui donne aux populations de l'Ouest le droit de bénéficier de ces réformes. Dans la pensée du ministre, remédier aux griefs de nos populations, c'est dépenser follement les deniers publics et livrer aux mains des compagnies autant de chemins de fer que possible, système qui ne saurait aboutir qu'à l'aggravation des monopoles existants. On cherche-

rait en vain dans ce bill la moindre tentative de remédier aux griefs des citoyens du Manitoba ou d'abaisser les prix de transport actuels ; non, tout se résume à un immense effort pour faire tomber dans le gousset de certaines compagnies $150,000,000 des deniers publics, et cela de façon à aggraver davantage les monopoles qui nous écrasent. Voilà la quintessence de cette mesure. On veut construire un chemin de fer de Winnipeg à Moncton, et peut-être un jour, le besoin s'en fera-t-il sentir ; mais pour le moment, nous avons le devoir de tenter de sérieux efforts pour résoudre le problème des transports.

M. WILLIAM ROCHE (Halifax) : L'honorable député demande-t-il l'ajournement de la construction de la division orientale ?

M. MACLEAN : Sans aucun doute je le demande, et cela parce que le besoin de nouvelles communications par voie ferrée ne se fait pas sentir actuellement dans l'est, et la construction de la division orientale n'influera nullement sur la solution du problème des transports. L'établissement de cette partie du réseau ne provoquera pas l'abaissement des prix de transport actuels, réforme que les populations de Québec et d'Ontario demandent à grands cris. Le député d'Halifax veut remédier aux griefs des populations futures qui habiteront le désert que doit traverser la section orientale du réseau, mais ce que je demande, moi, c'est qu'on fasse droit aux demandes des populations déjà établies dans ce pays et qui gémissent depuis longtemps sous le joug des monopoles créés par les compagnies de chemins de fer. Créer de nouvelles communications par voie ferrée, dans l'Ouest, raccorder les chemins de fer de l'ouest avec les réseaux d'Ontario et de Québec, et surtout les raccorder avec notre chemin de fer d'état, l'Intercolonial, voilà le moyen de remédier immédiatement aux griefs des populations de l'Ouest. Je veux bien que les populations des provinces maritimes bénéficient de toutes les facilités de communications par voie ferrée auxquelles elles peuvent avoir droit ; et si éventuellement ce chemin de fer de Winnipeg à Moncton devient d'urgence, je verrai d'un bon œil sa construction. Or, aujourd'hui, il n'y a pas urgence ; tout au plus s'agit-il d'un projet de colonisation, qui ne se rattache nullement pour le moment à la solution du problème des transports au Canada. Ce chemin de fer ouvrira sans doute à la colonisation une contrée vierge, riche en ressources forestières et minières, et je l'espère, en terres propres à l'exploitation agricole——

M. LEMIEUX : Très bien !

M. MACLEAN : Oui, mais la nécessité de la construction de ce chemin de fer n'est pas de première urgence pour le moment ; le grand besoin du pays, c'est l'établissement de nouvelles communications par voie ferrée dans l'Est, et par-dessus tout la réglementation des prix de transport. Si l'on veut règlementer les tarifs des chemins de fer, qu'on donne accès dès demain au Grand Tronc à Winnipeg et qu'on règlemente les prix de transport du chemin de fer Canadien du Pacifique. Cette compagnie devrait remédier aux griefs de populations du Nord-Ouest et si elle ne le fait pas, c'est que le gouvernement manque de courage, et surtout c'est que le ministre de l'Intérieur fait preuve de trop de pusillanimité. Il n'a pas osé élever une seule fois la voix contre l'article du contrat du chemin de fer Canadien du Pacifique consacrant ce monopole qu'il aurait fallu briser depuis longtemps : chose qu'il eût été facile de faire, non pas en répudiant le contrat, mais en établissant une enquête à cet égard.

Il eût été facile d'atteindre ce but par voie de négociations. Depuis son avènement au pouvoir, le gouvernement a fait nombre de concessions à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ; mais jamais il ne lui a demandé de s'engager à l'abrogation de cet article qui autorise la compagnie à maintenir des prix de transport exagérés. Il est possible que le gouvernement réussisse à construire un grand réseau de chemins de fer à travers le continent, et le premier ministre espère peut-être s'immortaliser par cette œuvre ; John A. Macdonald a construit le chemin de fer Canadien du Pacifique, mais le premier ministre actuel veut travailler plus en grand. La chose est possible, mais ce n'est pas là la solution du problème des transports ; ce sera un monument élevé à la mémoire de M. Laurier et voilà tout. L'amendement proposé par le député de Marquette (M. Roche) est marqué au coin de la sagesse, et si on l'adopte, l'Intercolonial aura accès au Nord-Ouest, il contribuera au développement des ports des provinces maritimes et il remédiera, dans une large mesure, aux griefs dont se plaignent les populations de l'Ouest.

M. R. L. BORDEN : Quand le ministre de la Justice prétend que l'autorité et la maîtrise accordées au gouvernement par un des articles du contrat formant l'équivalent de la stipulation de l'amendement, limitant le délai à quatre ans, il ne rend guère justice à l'attitude du cabinet. Il est stipulé un délai de huit ans pour le parachèvement de la division occidentale ; or supposons, comme l'affirme le ministre de la Justice, que l'article 36 du traité primitif n'impose pas d'obligation stricte, en droit. Cette convention doit comporter une obligation quelconque, et si la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique parachève ses travaux dans le délai des huit ans, et si elle veut émettre des obligations, afin d'être en mesure de poursuivre ses travaux, le gouvernement, à mon avis, ne saurait guère se soustraire à l'obligation morale créée par l'article 36, dans la mesure où il s'agit de la garantie des obligations provisoires. L'argument formulé par le ministre est une triste fiche de consolation pour le pays. En outre, il est un fait qui frappe tous ceux qui étudient sérieusement les stipula-

tions de ce traité et surtout celles de la convention supplémentaire : c'est que les obligations du gouvernement sont parfaitement définies et font l'objet de stipulations draconiennes dans le texte du contrat, tandis que lorsqu'il s'agit de sauvegarder les intérêts du pays, tout se résume à des prévisions et à des espérances. Ainsi le ministre de la Justice nourrit l'espoir que la section des prairies sera terminée dans la moitié du délai stipulé pour le parachèvement de toute la division occidentale. C'est là son espoir, sa croyance, son attente. Pourquoi donc se bercer uniquement d'espoirs et se contenter de prévisions, quand il s'agit de sauvegarder les intérêts du pays, et n'invoquer que les intérêts commerciaux de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ? Pourquoi, d'autre part, par un étrange contraste, toutes les obligations stipulées en faveur de la Compagnie du Grand Tronc et de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sont-elles sauvegardées par les conventions les plus distinctes et les plus positives ? Les intérêts du pays s'imposent tout autant à nos préoccupations que ceux de ces compagnies. En ce qui concerne le parachèvement de la division orientale, l'attitude des députés de la gauche, comme vient de le faire observer l'honorable député qui m'a précédé, est parfaitement claire et très bien définie : c'est que, dans le but de dévier vers les provinces maritimes une partie des transports de l'Ouest, on consulterait bien mieux les intérêts de ces provinces en prolongeant l'Intercolonial jusqu'aux bords de la baie Georgienne et éventuellement jusqu'à Winnipeg et la côte du Pacifique, qu'en essayant de construire un chemin de fer de Québec à Moncton à travers les parties septentrionales d'Ontario et de Québec. Mes collègues se sont si longuement étendus sur cette question que ce serait peine perdue que de donner de plus amples développements à cet égard.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

Le comité reprend ses travaux à huit heures.

M. HENDERSON : M. le président, l'amendement à l'étude est une des plus importantes modifications qu'on ait proposées jusqu'ici. A mon avis, c'est la question de délai qui constitue le fond de ce bill. Au début, quand la Chambre a été saisie de cette mesure, on nous a dit qu'il existait une pléthore de transports au Nord-Ouest ; il était d'urgence de remédier aux griefs des populations et de leur faciliter le transport de leurs produits vers les marchés extérieurs.

On s'en souvient, mainte et mainte fois les députés du Nord-Ouest ont fait valoir ici les besoins de ces populations ; les récoltes, s'écriaient-ils, pourrissaient pour ainsi dire sur pied, par suite de l'insuffisance des communications, par voie ferrée. Si la construction de ce nouveau chemin de fer est d'urgence pour les populations de ce pays, il importe de le construire à aussi brève échéance que possible. A coup sûr, il n'est nullement besoin d'un délai de huit ans, pour remédier à des griefs qui, au dire de ces messieurs, doivent être redressés immédiatement. Qu'une puissante compagnie ayant la haute-main sur la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, jouissant de la garantie de l'état jusqu'à concurrence de 75 pour cent des deniers voulus pour la construction du chemin de fer à travers la section des prairies, jouissant en outre de la garantie de la Compagnie du Grand Tronc jusqu'à concurrence de 25 pour cent, que cette compagnie dis-je, ait besoin d'un délai de huit ans, au point de vue financier, voilà qui me paraît tout à fait inconvenable. Le gouvernement obéit sans doute à quelque autre mobile, en proposant une prorogation de délai de trois ans pour le parachèvement des travaux. Pareille proposition ne répond nullement aux besoins du pays. Si la construction de ce chemin de fer est d'urgence, il importe de le construire sans retard. Lorsque le premier ministre, à la session de 1903, saisit la Chambre du projet de loi portant construction de ce réseau, il se servit du mot "immédiatement" pour indiquer l'urgence de cette entreprise et l'expédition qu'on apporterait au parachèvement des travaux. Aujourd'hui, on garde le silence à cet égard ; il n'est plus question d'urgence et ces messieurs veulent bien laisser se prolonger d'année en année les souffrances des populations du Nord-Ouest ; puis je le dis à regret, les députés du Nord-Ouest semblent cloués à leurs fauteuils, frappés de mutisme, n'osant pas élever la voix pour protester contre l'adoption de ce bill. Mais il est un spectacle encore plus étonnant qui frappe nos yeux, quand nous dirigeons nos regards vers les banquettes ministérielles : au moment où nous sommes en train d'étudier ce projet d'un réseau transcontinental entraînant une dépense de $150,000,000 à $160,000,000, que voyons-nous ? Ni le ministre des Chemins de fer, ni le ministre des Finances, ni le premier ministre ne sont présents ; et le ministre de l'Intérieur qui devrait veiller d'un œil jaloux sur toutes les mesures intéressant le Nord-Ouest, brille également par son absence, et on laisse le soin de cette mesure au ministre qui est chargé de la direction des pêcheries sur la côte de l'Atlantique.

Je voudrais bien savoir quelle relation il existe entre le ministère des Pêcheries et le chemin de fer transcontinental. Oui, on abandonne ce grand projet à un ministre qui est censé désintéressé de cette entreprise. Le député de Marquette (M. Roche) a si bien élucidé l'amendement qu'il propose et a si pleinement développé les arguments qui militent en faveur de son adoption, que ce serait peine perdue que de m'étendre longuement sur la question. Il est à peine besoin de le dire, je me rallie franchement et

sans hésitation à cet amendement. Le gouvernement, sous la direction du ministre de la Marine, étudiera sérieusement la question, j'espère ; il ne tolérera pas qu'on ajourne à huit années le parachèvement de la section des prairies ; il ne voudra pas priver par un si long délai, ces populations des avantages découlant de nouvelles communications par voie ferrée. A mon avis, l'établissement d'un nouveau chemin de fer transcontinental deviendra d'urgence pour ce pays, avant l'expiration de ce délai de huit ans. Pourquoi tolérer de pareils retards ? Les intérêts de la Compagnie du Grand Tronc et ceux du Grand-Tronc-Pacifique demandent-ils pareil délai ? A coup sûr, avec les vastes ressources à sa disposition, le gouvernement est en mesure de compléter la division de l'est, comme il l'a mainte et mainte fois déclaré. Pourquoi alors retarder la construction de la division occidentale ? A mon avis, la construction de la division orientale n'a guère d'importance, à moins qu'on ne parachève la division de l'ouest ; car la division occidentale devra servir de ligne tributaire à la division orientale. Je le répète donc, le gouvernement mettra sérieusement cette question à l'étude ; qu'il accepte de bon gré cet amendement, dans l'intérêt des populations du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest, bien que les députés de l'ouest, légitimes interprètes des besoins de cette contrée, soient cloués à leurs fauteuils, frappés de mutisme, et incapables de faire le moindre effort ou d'élever la voix pour protester contre tout délai dans la construction du chemin de fer. Le ministre de la Marine qui représente en ce moment le gouvernement, sera en mesure, j'espère, de nous donner l'assurance que le gouvernement étudiera sérieusement la mesure, avant qu'elle soit votée.

M. OLIVER : Les populations de l'Ouest seront sans doute ravies d'apprendre que tant d'orateurs ont porté la parole sur cette question. Mais il est une chose qu'elles apprendront avec plaisir : c'est que, au lieu de chercher à retarder l'adoption du projet relatif au chemin de fer transcontinental, comme ils l'ont fait jusqu'à ces jours derniers, au lieu de déclarer que c'est une entreprise impraticable, irréalisable et nullement rémunératrice ; au lieu de s'y opposer de toutes leurs forces et de créer de l'obstruction, de jour en jour, comme ils l'ont fait la session dernière et au cours de cette session, les députés de la gauche ont fait volte-face et versent maintenant des larmes plus ou moins sincères et craignent que le chemin ne soit pas construit assez tôt pour répondre à ce qu'un journal de Toronto, le "World," appelle les pressants besoins de l'Ouest." Je regrette de n'avoir pas sous les yeux un exemplaire de ce journal, afin de pouvoir lire à la Chambre cet article qui est la réponse la plus complète aux arguments formulés par les députés de la gauche et la condamnation la plus sanglante de l'attitude de ces messieurs, grands et petits, au cours de ce débat. Mon seul regret, c'est que l'honorable député, au cours de sa harangue aujourd'hui, n'ait pas été en mesure de pouvoir nous lire cet article si remarquable frappé au coin de la vérité et du plus parfait optimisme. Le député de Halton (M. Henderson) est fort perplexe au sujet de l'attitude des députés de l'Ouest, partisans du gouvernement. A mon avis, il ne saurait voter contre l'amendement tendant à limiter le délai accordé pour la construction de la section des prairies à moins de huit ans. On le sait, cet amendement tend à créer des embarras et des ennuis aux députés de l'Ouest, partisans de cette mesure. Que les députés de la gauche bannissent toute inquiétude à cet égard : les populations de l'Ouest sont fort sensées. Ces populations ne s'en laisseront pas imposer par un amendement d'une nature aussi puérile. Voilà dix ou quinze ans qu'au nom des populations de l'Ouest, nous demandons le développement de nos voies ferrées et la concurrence entre les compagnies de chemins de fer. Sous l'ancien régime conservateur, ces messieurs qui ce soir même demandent le prompt développement de ces communications avaient en mains le pouvoir qui leur est échappé depuis. C'est en vain que nous les abjurions alors de construire de nouvelles voies ferrées, d'établir la concurrence entre les compagnies de chemin de fer et de venir au secours des populations de l'Ouest ; et je le dis à regret, même après l'avénement du gouvernement actuel nous avons en vain, plusieurs années durant, demandé la réalisations de ces réformes. Mais quand enfin on nous soumit une proposition promettant la réalisation de nos espérances dans un délai légitime, à coup sûr, nous crûmes de notre devoir de prêter notre appui à cette proposition, comme nous le faisons actuellement sans la moindre hésitation. Du reste, que les députés de la gauche en soit convaincus, peu importe, aux yeux des populations de l'Ouest, l'attitude qu'ils prendront au sujet de cette question ; leur condamnation est déjà un fait acompli. Pendant toute une session, et même au cours de cette session, dont la moitié, je l'espère, est déjà écoulée, pendant plus d'une année et par tous les moyens concevables, ces messieurs ont combattu la proposition du gouvernement tendant à venir au secours de l'Ouest et à faire droit à leurs justes réclamations ; et maintenant que cette mesure a atteint sa dernière phase, ils auront beau faire volte-face et s'écrier que le gouvernement temporise trop et ne pas preuve d'assez de célérité en venant au secours de l'Ouest, force m'est bien de leur dire : il est trop tard. Oui, il est trop tard. Les populations de l'Ouest ont trop longtemps souffert de la temporisation apportée par ces messieurs dans le règlement de cette question, elles n'ont que faire de leur sympathie hypocrite. Quelle proposition l'honorable député nous soumet-il ? Voici qu'on soumet un contrat dûment signé,

scellé et délivré. La compagnie a fourni un cautionnement de $5,000,000 pour l'exécution de cette entreprise, pourvu que le parlement sanctionne la chose. Me faisant ici l'interprète des populations de l'Ouest, je le déclare, nous donnons notre plein assentiment à ce contrat.

Sans doute ce contrat pourrait être plus parfait, mais nous l'acceptons volontiers dans sa teneur actuelle ; et quand on nous demande aujourd'hui de voter l'amendement proposé par le député de Marquette (M. Roche) ; quand on nous demande de remettre le marché sur le bureau, de rouvrir la question, au risque de tout compromettre et de mettre ces messieurs de la gauche en mesure de lui donner le coup de grâce, chose qu'ils cherchent depuis si longtemps, nous saurons leur donner la réponse qu'ils méritent : Ce n'est pas ainsi que nous entendons les affaires.

Quand on a fait un marché loyal et équitable, quand ce marché fait entrevoir la probabilité, disons plutôt l'assurance qu'il portera remède à l'état actuel des chemins de fer de l'Ouest dans un délai raisonnable, il y a de l'avantage à le terminer au plus vite. Chaque jour de délai dans la conclusion du marché est un jour de retard dans la construction, et nous ne permettrons pas d'ouvrir de nouveau toute la question pour faire le jeu de nos adversaires qui ne cherchent qu'à mettre des obstacles sous prétexte de pousser à la roue. Si le Nord-Ouest obtient un nouveau transcontinental, aucun membre de ce côté-là de la Chambre ne pourra s'en attribuer une part de mérite. Il n'y en a pas un seul—sans en excepter le député de Marquette—qui n'a pas travaillé au commencement, au milieu et à la fin, à la politique étroite, d'entraver, de discréditer, de combattre ce projet de chemin de fer transcontinental par tous les moyens que peut fournir la stratégie du parlement Ce qui a été fait pour favoriser ce grand projet l'a été en dépit de la gauche et de ses partisans, en dépit de cette compagnie qui tient aujourd'hui les territoires du Nord-Ouest dans le creux de sa main, et dont ces messieurs aimeraient à voir continuer le règne dans notre pays, parce qu'ils comptent sur son concours pour s'emparer de nouveau du pouvoir. Mais le peuple du Nord-Ouest ne se laissera pas tromper. Nous avons souffert trop longtemps de la politique de nos adversaires et du monopole du chemin de fer Canadien du Pacifique. Nous avons souffert trop longtemps de leur administration et du monopole dont il se sont enorgueillis pendant tant d'années. Si dès le commencement ils n'avaient accueilli avec sympathie les moyens proposés pour délivrer le pays de ce monopole; s'ils avaient fait des propositions dignes d'une étude sérieuse; s'ils avaient recommandé la nationalisation des chemins de fer ; enfin, s'ils avaient une politique quelconque autre que celle de l'obstruction, nous leur en aurions donné crédit. Mais ils n'ont eu d'autre programme qu'une politique d'obstruction, de tous les jours, pendant toute la session ; c'était de l'obstruction, encore et toujours et rien que cela. Quelle est la politique contenue dans l'amendement proposé par le chef de l'opposition ? Une politique de délai, rien de plus. Quelle politique peut-on trouver dans l'amendement du député de Toronto-ouest ? Une politique de délai, cette politique a été défendue de jour en jour par dix, douze, quatorze membres de l'opposition faisant acte de présence ici. Ce petit groupe a retardé ce grand projet en abusant des privilèges parlementaires. Pendant que la plupart des membres de l'opposition étaient absents et s'occupaient de leurs affaires personnelles, cette poignée s'est agitée dans cette Chambre pour entraver le projet officiel du chemin de fer transcontinental dans l'intérêt d'un monopole. Et aujourd'hui elle cherche à se tirer d'embarras en proposant de limiter le temps dans lequel on devra construire la section des prairies. Un de mes voisins me fait remarquer que si elle voulait plutôt limiter le temps du débat, elle ferait au moins quelque chose pour faciliter la construction de ce chemin de fer. Je partage sa manière de voir, et je prie la Chambre de réfléchir que chaque jour de retard dans la conclusion du contrat dont l'opposition est la cause est un jour de retard dans la construction et le parachèvement du chemin de fer. C'est de propos délibéré que l'opposition, pendant cette session, comme elle l'a fait pendant la session précédente, cherche à retarder, sinon à faire manquer ce projet. Elle travaille dans ce but, avec l'espoir, cette année comme l'année dernière, que ces retards répétés amèneront des changements qui mettront ses protégés à l'abri de la concurrence et priveront le Nord-Ouest de tout soulagement. L'année dernière ses efforts ont été couronnés de succès. Elle a prolongé la session de jour en jour et de mois en mois jusqu'à la chute des neiges, c'est-à-dire jusqu'à la saison où le peu d'activité des affaires au Nord-Ouest rend le marché monétaire plus difficile et diminue le crédit.

Quelques VOIX : Ha ! ha !

M. OLIVER : Oui, l'opposition a fait en sorte que cette transaction qui devait se baser sur un emprunt à trois pour cent, n'a pas pu être négociée à ce taux. Tous les calculs faits par le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique étaient faits dans l'hypothèse que l'argent serait prêté à trois pour cent. Cela aurait pu se faire au moment du contrat. Mais le marché monétaire devint plus difficile, le taux d'intérêt s'éleva, et ceux qui étaient au courant de l'état du marché à Londres savaient que chaque jour de retard dans la conclusion du contrat était autant de gagné pour faire triompher leur cause. C'était leur planche de salut, et l'hiver dernier leurs amis de l'est du Canada chucho-

taient entre eux que le contrat était mort et que le Grand-Tronc-Pacifique ne serait jamais construit. Mais, à l'ouverture de cette session, le contrat était prêt et le dépôt avait été fait, et aujourd'hui ils s'évertuent à causer du délai pour empêcher la construction, et si pendant le mois prochain ils réussissent aussi bien que pendant le mois dernier, la moitié de l'été sera passée et la construction sera rendue pratiquement impossible pour une autre année de plus. Voilà leur plan, leur but véritable, dont l'amendement n'est qu'une partie. Croient-ils que nous ne voyons pas clair dans leur jeu, que nous ne les connaissons pas eux-mêmes? S'imaginent-ils que les gens du Nord-Ouest n'apprécient pas leurs manœuvres à leur juste valeur ? Le Grand-Tronc-Pacifique a mis ses arpenteurs à l'œuvre en septembre dernier d'un bout à l'autre du Nord-Ouest. Ils ont continué leurs opérations tout l'hiver, ils ont retenu les services de leurs aides pour tout le temps afin de pouvoir commencer les travaux dès le commencement du printemps. Lorsque le parlement était en session le 10 mars, le marché était conclu, le dépôt était fait, il ne manquait plus que le consentement du parlement. Il en était aussi le 10 mars, et nous voilà rendus au 16 mai. La Chambre siège depuis deux mois, et l'opposition se targue de retarder encore d'un mois l'adoption du contrat. Dans un mois nous serons presque rendus en juillet et pour bien dire, le temps des travaux de l'été sera écoulé. Et voilà des députés qui se décernent du mérite, des louanges, qui croient gagner des suffrages dans le Nord-Ouest, parce qu'ils proposent de limiter le délai de la construction de la section des prairies.

M. HENDERSON : Je suis heureux d'avoir réussi à faire sortir un des représentants du Nord-Ouest de sa coquille. J'étais d'opinion que ces messieurs avaient oublié qu'ils représentaient cette vaste région pendant tout le temps de la discussion de cette grande mesure d'intérêt public et cependant ils ne nous ont jamais aidés de leurs conseils. L'honorable député nous accuse d'avoir adopté une politique d'obstruction.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. HENDERSON : Quelques députés crient : Ecoutez ! écoutez ! J'ai lieu de croire qu'ils font écho au sentiment exprimé par l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) bien que cette manifestation manque de sincérité ; car je suis convaincu que la Chambre et le pays tout entier partagent mon opinion qu'il n'y à pas eu d'obstruction quand il s'est agi de construire au Canada un chemin de fer transcontinental. De ce côté-ci de la Chambre nous avons présenté au gouvernement un projet de chemin de fer dont le parachèvement ne devait pas prendre huit ans, ni quatre ans, mais un projet qui apporterait un soulagement immédiat au Nord-Ouest, et ce qui irrite tant

l'honorable député d'Alberta c'est de se voir obligé d'appuyer le gouvernement et de voter contrairement à ses convictions, de donner un vote contraire aux intérêts de ses commettants, comme il le sait lui-même. Il est hors de question que les habitants du Nord-Ouest ont besoin d'un chemin de fer dans un délai moindre que huit ans. De ce côté de la Chambre nous voulons lui en donner un dans une toute petite partie de ce temps, mais l'honorable député, qui a tant parlé d'obstruction se voit forcé, comme je l'ai dit, d'appuyer le gouvernement dont il est le partisan et de refuser son appui au peuple qui est intéressé dans la construction des chemins de fer, et cette situation le met tellement hors de ses gonds qu'il n'est plus en état de dire autre chose que : obstruction, obstruction." Sans doute le peuple du Nord-Ouest demande des chemins de fer ; depuis quinze ans il en demande, cela est possible. C'est à peu près le temps que je fais partie de cette Chambre et je ne contredis pas l'honorable député sur la question du temps. Mais si dans le Nord-Ouest on demande des facilités de transport meilleures depuis tant d'années, l'honorable député doit accepter avec bonheur un amendement qui réduit à quatre ans le temps accordé pour terminer la ligne à travers ce pays de huit ans qu'il est maintenant.

Pourquoi n'exerce-t-il pas sa grande influence sur le gouvernement du jour pour l'engager dans une politique qui apporterait au peuple de ce pays un soulagement plus immédiat ? C'est lui-même qui met des obstacles dans la voie des citoyens du Nord-Ouest en refusant de leur donner les facilités de communication qu'ils demandent. L'honorable député dit des choses désagréables à l'honorable député de Marquette (M. Roche) parce que celui-ci a proposé un amendement en vertu duquel le chemin de fer de la section des prairies devrait se construire dans un délai de quatre ans, au lieu de huit. Je crois être l'écho du sentiment de tous les membres de cette Chambre en exprimant ma propre conviction que le public du Nord-Ouest approuvera l'action de l'honorable député de Marquette (M. Roche) et condamnera le discours de l'honorable député d'Alberta (M. Oliver). Ce que le premier demande, c'est la construction immédiate, du soulagement immédiat. Il ne tient pas à être privé de meilleures voies de transport pendant huit ans, s'il peut les obtenir d'ici à quatre ans. Qui dit que cela n'est pas possible d'ici à quatre ans ? Prétendez-vous qu'une grande compagnie de chemin de fer, avec un bureau de direction aussi important que celui qui est indiqué dans le bill du Grand-Tronc-Pacifique, soutenue par tout le Canada, qui fournit les trois quarts de l'argent, pendant que le Grand Tronc fournit l'autre quart—qui osera dire qu'une compagnie aussi puissante est incapable, dans un espace de quatre ans, de construire un chemin de fer de mille milles de longueur à travers les prairies ?

M. SCOTT : Personne.

M. HENDERSON : L'assentiment de l'honorable député me fait plaisir.

M. SCOTT : Elle le fera en moins de temps.

M. HENDERSIN : Personne ne se rangera à cet avis, mais l'honorable député d'Alberta blâme l'honorable député de Marquette d'avoir proposé une résolution qui réduirait de huit ans à quatre ans la durée de la construction du chemin de fer. Je suis heureux de trouver quelqu'un qui sympathise avec moi, de ce côté-là de la Chambre, et lorsque l'amendement sera soumis au vote, j'espère que l'honorable député ne suivra pas l'exemple de l'honorable député d'Alberta, qu'il ne votera pas contre ses convictions. Le Nord-Ouest demande qu'on construise des chemins de fer ; de ce côté-ci de la Chambre, nous sommes désireux d'accorder toutes les facilités possibles pour faire cesser l'encombrement dans le plus bref délai. Nous avons proposé un projet et nous prétendons qu'il est avantageux au pays si le gouvernement veut l'adopter et le mettre à exécution. J'ai confiance que l'amendement proposé par l'honorable député de Marquette recevra l'approbation du gouvernement et l'assentiment de la Chambre.

M. NORTHRUP : Je n'aurais certainement pas pris la parole en réponse aux observations faites par l'honorable député d'Alberta si je n'avais pas remarqué que la droite a attaché une certaine importance à son discours, du moins si on en juge par les applaudissements dont elle l'a accueilli. L'honorable député se plaint amèrement de ce que, pendant la session actuelle et pendant la session précédente, l'opposition a, comme il le dit, mis de l'obstruction à l'adoption de cet acte. L'accusation est grave, mais dans mon humble jugement elle n'est nullement fondée, et tous les membres de la droite, et les ministres eux-mêmes savent qu'elle n'est nullement fondée. Je ne me lève pas pour répondre à l'honorable député d'Alberta, pour prendre du temps à discuter la question avec lui, mais parce que je m'aperçois qu'il ne connaît pas le sens du mot obstruction. Toutefois, il sait ce que veut dire le vieux dicton :

> He who fights and runs away,
> Lives to fight another day.

Si on en juge par ses absences de la Chambre.

Mais si on considère l'arrangement conclu l'année dernière entre le gouvernement et le Grand Tronc, si on se souvient qu'il portait la date du 29 juillet et ne pouvait par conséquent être reçu dans la Chambre que dans le mois d'août, que la Chambre avait déjà siégé pendant près de cinq mois; si on se rappelle l'ouvrage, à part du contrat du Grand-Tronc-Pacifique, dont la Chambre avait alors à s'occuper, entre autres l'Acte du cens électoral qui, au point de vue des intérêts individuels des députés, était un projet des plus importants—si on tient compte de tous les faits et de la date de la prorogation, personne parmi ceux qui connaissent le sens du mot obstruction n'accusera la gauche de mettre de l'obstruction dans la voie de cette mesure. Si l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) avait été dans cette Chambre en 1886, lorsque le Bill Remédiateur était à l'étude, il aurait eu une conception bien différente de la portée du mot obstruction. Je me permettrai de définir ce que j'entends par ce mot. On fait de l'obstruction quand on se lève de propos délibéré sous prétexte de discuter une question et qu'en réalité on ne la discute pas, mais qu'on gaspille le temps de la Chambre pour ne rien dire qui puisse lui fournir des renseignements ni l'aider à arriver à une décision. Je demande aux membres de la gauche si jamais homme dans cette enceinte a plus parfaitement obstrué le travail de la Chambre que l'honorable député d'Alberta pendant son bout de discours de ce soir. Il s'est levé pour combattre un certain amendement qui a pour objet d'assurer la construction de la section des prairies dans le plus bref délai possible, et je défie n'importe quel membre de la droite de citer une seule phrase, un seul mot, une seule syllable dans tout ce qu'il a dit qui eût le moindre rapport avec le sujet en discussion.

Il n'a pas dit un mot pour donner une raison quelconque en faveur d'une prolongation de temps; il a attaqué l'opposition, il a essayé de nous jeter à la face toute sorte de choses désagréables, mais devant le comité il n'avait pas un mot à dire sur la question. Il a eu la bonté d'admettre—et j'ai pris note de ses paroles : Nous aimerions un meilleur marché que celui-là, mais nous sommes contents de l'avoir tel qu'il est. Oui, il est d'accord avec l'opposition, quand il dit : Nous aimerions un marché plus avantageux. Voilà exactement l'attitude de ce côté-ci de la Chambre. Voilà notre position de l'année dernière, comme celle de cette année, mais la différence entre l'honorable député et nous c'est que tout en réclamant un marché plus avantageux nous faisons tout notre possible pour obtenir un meilleur contrat que la proposition détestable soumise à cette Chambre. J'invite les partisans du ministère d'indiquer une seule démarche faite par lui-même ou un des membres de son parti pour obtenir de meilleures conditions. Et après que l'honorable député avait dit : Il nous faut quelque chose de mieux, oubliant probablement ce qu'il avait dit déjà, il continue : Le marché actuel est bon, juste et honorable. Que faut-il penser d'un homme qui qualifie ce contrat de bon, juste et honorable, et qui, cependant, le voudrait meilleur ? Un tel homme a-t-il une compréhension quelconque de la question qu'il discute ? Nous sommes justifiables de dire que non. Mais je n'ai pas pris la parole pour prendre le temps du comité à discuter les opinions changeantes de l'hono-

rable député d'Alberta. Je veux me borner à faire remarquer qu'il n'a présenté aucune raison qui milite en faveur d'une prolongation de temps. A tout prix qu'on nous fasse connaître ces raisons. Si on nous prouve qu'elles sont valables, nous sommes parfaitement disposés à accorder une prolongation de délai. Mais nous avouons ne pas en connaître une seule. Nous ne pouvons pas comprendre pour quel motif cette section du chemin ne peut pas se construire dans le temps fixé en premier lieu, et nous sommes tenus d'appuyer l'amendement, tant que du côté de la droite on n'aura pas démontré que cela n'est pas possible. Nous avons le droit d'accuser n'importe quel membre qui prend le temps de cette Chambre apparemment pour discuter la question devant le comité, mais qui évite soigneusement de toucher à la question de savoir s'il existe de bonnes raisons pour donner plus de délai, de faire de l'obstruction dans cette Chambre.

M. W. J. ROCHE : M. le président, après le discours véhément et quelque peu insultant de l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) dans ce style égoïste et prétentieux qui le distingue, le ministre de la Justice pourrait bien s'écrier : Délivrez-moi de mes amis. La discussion s'était faite d'une manière convenable et utile jusqu'à six heures ; aucune question personnelle n'avait été soulevée, et il appartenait à l'honorable député d'Alberta, qui n'était pas à son siège quand on discutait la question avant six heures, de faire sonner dans ce débat une note discordante. S'il avait été ici avant six heures, il aurait entendu discuter la question dans son mérite ; comme l'a fait remarquer l'honorable député d'Hastings-est (M. Northrup) il n'a pas apporté une seule raison pour laquelle l'amendement que j'ai présenté devrait être rejeté. Il ne le pouvait pas, puisque l'amendement ne fait que confirmer le premier contrat qu'il a tant exalté l'année dernière comme la perfection même, à savoir: la construction de toute la ligne dans cinq ans. Quelques membres de la droite prétendent que le temps est l'essence du contrat, et l'honorable député d'Alberta nous a dit qu'il appuie cette proposition pour dégager l'encombrement du trafic dans l'Ouest. L'honorable député s'est occupé de la critique justifiée des membres de ce côté-ci de la Chambre et il a répondu à leurs arguments en les qualifiant d'obstruction. S'il avait reporté ses souvenirs sur ce qui s'est passé il y a deux ou trois jours, il se serait rappelé que lui et ses collègues de l'Ouest ont occupé pendant deux jours le temps de cette Chambre à vilipender l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler), il aurait pu affirmer en toute vérité que dans cette occasion on avait fait perdre à la Chambre son temps et qu'on avait fait de l'obstructon.

M. OLIVER : J'ai lieu de croire que l'honorable député (M. W. J. Roche) ne veut pas être injuste envers moi. S'il veut consulter les " Débats " il constatera que je n'ai pas pris part à la discussion.

M. ROCHE : Il me semble que l'honorable député a pris part au débat le second jour

M. OLIVER : Je déclare expressément que je n'ai attaqué en aucune manière l'honorable député de Toronto-ouest.

M. W. J. ROCHE : Dans ce cas l'honorable député veut dire qu'il condamne la conduite de ses collègues de l'Assiniboïa-ouest (M Scott) et de la Saskatchewan (M. Davis) et je suis content d'apprendre que j'étais dans l'erreur, car je ne veux pas être injuste envers lui. Lorqu'une question qui implique une dépense de $150,000,000 est en discussion dans cette Chambre et que les députés conservateurs, dans l'exercice de leurs devoirs légitimes, s'efforcent de perfectionner la mesure préposée, l'honorable député les accuse d'obstruction, mais quand il s'agit de remettre sur le tapis de vieilles histoires ou de faire feu sur le Canadien du Pacifique et de revenir avec ces rengaines à chaque session, il appelle cela une critique légitime. Je laisse à la Chambre de juger si cette manière d'agir est bien logique. D'après l'honorable député, chaque fois que nous discutons une question ou que nous proposons un amendement pour améliorer cette mesure, nous sommes mus par l'arrière-pensée de travailler pour le chemin de fer Canadien du Pacifique. L'honorable député est un de ceux qui dans l'Ouest ont joué le rôle de démagogue, en faisant un appel aux passions et aux préjugés de ses commettants, en essayant de soulever du mécontentement et de la méfiance contre le chemin de fer Canadien du Pacifique. Cependant, sans l'existence de cette voie ferrée il n'habiterait pas ce payé aujourd'hui, et un grand nombre de ses partisans n'auraient pas obtenu les positions magnifiques qu'ils occupent aujourd'hui, au point de vue financier ou autrement, n'eût été le Canadien du Pacifique. Il est étrange qu'aucun membre de ce côté-ci de la Chambre ne peut prendre la parole pour appuyer un amendement destiné à rendre cette mesure plus efficace sans qu'on lui impute des motifs cachés et sans qu'on attache l'objet qu'il a en vue à ce que l'honorable député se plait à appeler les visées du monopole du chemin de fer Canadien du Pacifique pour lequel nous combattons, à ce qu'il prétend.

Si l'honorable député était ferme dans les principes qu'il a énoncés pendant les dernières sessions il n'aurait pas voté comme il l'a fait. J'ai un document dont j'ai fait lecture au commencement de la session, lorsque l'honorable député n'était pas à sa place, dans lequel lui-même énonce une politique semblable à celle qu'il repousse dans cette circonstance. L'honorable député a énoncé vingt-deux " parce que ". Il disait que cette voie ferrée devait être construite, parce que, parce que, et parce que, et ainsi de suite. Il y avait vingt-deux

"parce que" en tout et il ne fournissait pas une seule preuve à l'appui d'un seul de ces "parce que". Mais il les fit précéder tous par cette remarque :

Je crois que la possession entière de ce chemin de fer par le gouvernement serait dans les meilleurs intérêts du pays et du peuple, tant pour le présent que pour l'avenir.

Cependant, qu'a fait l'honorable député d'Alberta, quand mon honorable ami le leader de l'opposition, afin d'épargner au pays ces énormes dépenses, a proposé de prendre à notre charge la construction du chemin ? Il a voté, comme d'habitude, contre l'opposition. L'honorable député a perdu cette belle indépendance dont il était si fier avant 1896, et avant qu'il fût arrivé aux Communes. Il est maintenant prêt à aller aussi loin qu'on voudra, quand il s'agira d'appuyer des mesures du gouvernement. Il a ajouté :

Mais, comme il a été démontré qu'un seul membre du cabinet s'est prononcé en faveur de la nationalisation, et comme il n'y a que quelques députés libéraux qui partagent en cette Chambre le même avis——

Quelle bouffonnerie ! Où sont ces députés ? Nous n'avons pas entendu un seul député libéral dire le moindre mot en faveur de la nationalisation. L'honorable député ferait aussi bien de nous les désigner. Veut-il parler de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux ? Si le ministre des Chemins de fer est en faveur de la nationalisation, il a bien garde de n'en parler à personne. Il a dit, l'année dernière, qu'il croyait que le gouvernement devait prolonger l'Intercolonial. Il est possible qu'il soit toujours ici du même avis, mais nous n'en savons rien. Il est possible aussi que la raison pour laquelle le gouvernement empêche le ministre des Chemins de fer de se prononcer sur cette question, c'est qu'on craigne de lui laisser ici exprimer son avis. Si l'honorable député (M. Oliver) veut admonester les membres de cette Chambre, pour cause de non présence, il devrait plutôt s'en prendre aux ministres. Il devrait plutôt, par exemple, s'en prendre au ministre des Chemins de fer, qui est fort rarement à son siège, surtout quand ce bill est en discussion. Dans le discours qu'il a fait distribuer par tout l'Ouest, mon honorable ami dit :

S'il avait attendu, pour construire se chemin de fer transcontinental, que le sentiment public se fût suffisamment accentué en faveur du principe de la nationalisation, cela voudrait dire que l'Ouest resterait, pendant tout ce temps-là, sans ligne concurrente pour servir à l'écoulement de ses produits, soit à l'est ou à l'ouest. Si nous ni pouvous pas avoir ce que nous voulons, il reste à obtenir ce que nous pouvons, et aux meilleures conditions possibles. C'est pourquoi je suis en faveur de ce contrat.

Oui, il a appuyé ce contrat l'année dernière, et pendant les vacances il a fait la tournée de sa circonscription en chantant partout les louanges du Grand-Tronc-Pacifique. Cette année, il va encore plus loin, car il appuie ces nouveaux amendements, qui sont si favorables à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et font encourir à ce pays de bien plus lourdes responsabilités. L'honorable député se plaint que l'honorable député de Marquette se mette à la chasse des suffrages. Ah ! c'est bien là où le bât le blesse, car il sait parfaitement que ses électeurs vont lui demander compte de son opposition à cet amendement. Mais mon honorable ami est tellement l'esclave de son parti qu'il se donnerait bien garde de se joindre au député de Marquette pour appuyer une mesure qu'il saurait être dans l'intérêt du pays, parce qu'il sait bien que s'il n'obéissait pas aux ordres que lui dicte son parti, il n'obtiendrait pas des libéraux l'appui nécessaire pour lui permettre de remporter la victoire aux prochaines élections générales. Je n'ai pas le temps de repasser tous les considérants qu'il invoque, mais je tiens à citer le suivant :

Parce que nous allons obtenir ce chemin de fer dans subventions en terres, et sans subventions provinciales ou locales d'aucune sorte.

Mon honorable ami n'ignore pas que le gouvernement provincial a accordé l'année dernière des subventions en terres et en argent à cette compagnie pour un embranchement avec la voie du Grand-Tronc-Pacifique, s'élevant à plus de $2,000,000. Sir Rivers-Wilson a déclaré à ses actionnaires qu'en outre de ces subventions le gouvernement fédéral allait aussi accorder la subvention ordinaire, qui est de $6,400 par mille. Et cependant, mon honorable ami n'en continuera pas moins à dire à ses électeurs que ce chemin sera construit sans subventions quelconques, soit municipales, provinciales ou locales. Mon honorable ami a aussi déclaré que la construction de ce chemin de fer avait déjà été retardée d'un an. Nous avons là un exemple de la logique de mon honorable ami. La gauche de cette Chambre s'imaginait, dans sa naïveté, que ce retard était dû au manque de parole de la compagnie vis-à-vis du gouvernement. Nous avons fait notre devoir l'année dernière. Nous avons voté l'acte, en laissant à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique le soin d'exécuter sa partie du contrat. Mais cette compagie a refusé de tenir sa parole, et cependant l'honorable député ose venir nous dire que si tout cela est arrivé c'est parce que nous avons prolongé la session si longtemps que l'argent s'est fait rare sur le marché monétaire, et que la compagnie n'a pas pu se procurer des fonds. Ignore-t-il donc que M. Hays a déclaré que si la compagnie a refusé de faire le dépôt, ce n'était pas par manque de fonds, mais bien parce qu'on avait préféré émettre des obligations. Je laisse à mon honorable ami le soin de s'entendre là-dessus avec le président du Grand Tronc. Je crois que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest a fait observer ici qu'il était inutile d'accepter cet amendement, parce que le che-

min serait construit en moins de quatre ans. En vérité, un enfant ne montrerait pas ici plus de naïveté.

M. SCOTT : Je m'en rapporte pour cela à l'honorable député d'Hamilton.

M. J. W. ROCHE : L'honorable député (M. Scott) fera bien de toujours se ranger à l'avis exprimé par l'honorable député d'Hamilton. Quand la question des tarifs s'est présentée l'année dernière, et quand j'ai eu l'honneur de soumettre un amendement stipulant que les taux demandés par le Grand-Tronc-Pacifique ne devraient pas être plus élevés que ceux du Canadian-Northern, l'esprit de parti auquel obéit mon honorable ami (M. Oliver) l'a forcé de voter contre cet amendement, bien qu'il ait dit qu'il appuierait cet amendement si les taux n'étaient pas aussi bas que ceux du Canadian-Northern. Je le répète, mon honorable ami est vraiment trop naïf. Le ministre de la Justice a demandé à ses partisans de rejeter l'amendement, parce que cela aurait pour effet d'abaisser les tarifs du transport du grain à un tel point que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique serait ruinée. Il est possible que ce soit là la raison pour laquelle l'honorable député (M. Scott) a voté contre l'amendement. Il pourra débattre cela avec son ami le ministre de la Justice. Eh bien, si le chemin doit être construit en moins de quatre ans, pourquoi l'honorable député (M. Scott) s'oppose-t-il à cet amendement ?

M. SCOTT : Mon honorable ami désire-t-il que je lui réponde maintenant ?

M. J. W. ROCHE : Oui.

M. SCOTT : Tout simplement parce qu'alors il serait nécessaire de renvoyer le contrat en Europe pour y être ratifié.

M. J. W. ROCHE : Je ne crois pas que cela serait nécessaire. D'autres arrangements ont été acceptés, sans qu'il ait été nécessaire de les envoyer en Europe. Le ministre de la Justice nous a dit que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique s'apercevrait elle-même qu'il y va de son intérêt de construire le chemin en moins de temps que ne stipule le contrat, et par conséquent nous ne voyons pas où serait le mal de stipuler cela en toutes lettres. Assurément, l'honorable député (M. Scott) ne trouvera pas que la simple parole du Grand Tronc soit ici suffisante. Même, la compagnie ne s'est jamais engagée à construire le chemin en moins de huit ans. Le ministre de la Justice nous a dit que la Compagnie du Grand Tronc s'apercevra qu'il y va de son intérêt d'abréger ce terme. Si l'on ne considère que les conditions actuelles, cela peut paraître assez vraisemblable, mais personne ne peut dire si d'autres conditions ne pourraient pas se présenter. Le marché monétaire peut devenir de nouveau difficile ; nous pouvons avoir des récoltes médiocres, et la compagnie pourrait alors ne pas trouver qu'il y va de son intérêt d'activer les travaux. Etant donné que l'honorable député (M. Scott) se soit déjà montré si sceptique au sujet de la bonne foi des compagnies il est fort étrange qu'il témoigne maintenant tant de confiance à cette compagnie de chemin de fer, et qu'il refuse d'introduire dans cet acte du parlement une clause forçant cette compagnie à faire ce qui serait dans l'intérêt du pays. La Compagnie du Grand Tronc se donne bien garde de s'en remettre à la bonne foi du gouvernement, et elle n'acceptera pas notre parole. Au contraire, elle a pris soin de nous lier dans ce contrat de toutes les façons possibles, et il ne serait que juste que nous insistions, nous aussi, pour qu'on prenne les mêmes précautions. Le ministre de la Justice a dit, il est vrai, qu'il avait l'espoir que la compagnie construirait le chemin en moins de huit ans. Eh bien, je ne crois pas que, dans ce siècle utilitaire, on puisse nous citer un seul exemple qu'une société quelconque construise un chemin de fer sur la foi de simples promesses ; ou exige quelque chose de plus substantiel.

Nous ne voulons pas, pour notre part, nous en rapporter ainsi à une compagnie, qui a toujours montré qu'elle ne se laissait guider que par son seul intérêt. Quant à moi, je suis loin d'avoir la même foi aveugle que les représentants libéraux de l'Ouest en ces grandes compagnies de chemins de fer. L'autre jour, l'honorable député de la Saskatchewan nous a dit que l'influence du Pacifique Canadien était visible dans tout ce qu'entreprenait la gauche de cette Chambre. Ces honorables messieurs de la droite sont toujours portés à voir ainsi quelque chose de sinistre dans tout ce que nous faisons, et il en accusent le Canadien du Pacifique. Ces messieurs se font vraiment trop soupçonneux. L'honorable député (M. Davis) nous a dit que si la division de l'ouest n'était pas complétée en cinq ans, le seul débouché se trouvait être le Canadien du Pacifique, et que tout le trafic irait sur ce chemin à l'est de Winnipeg. N'est-ce pas là admettre tacitement qu'il ne s'attend pas à ce que ce chemin soit construit en cinq ans à l'est de Winnipeg ? Quand 1,000 milles auront été construits à l'ouest de Winnipeg, on devrait assurément pouvoir avoir construit 430 milles jusqu'à la tête du lac Supérieur, pour le transport du grain, et ce sera là la route que devra suivre ce trafic du grain. Quand l'honorable député nous accuse de vouloir ici faire le jeu du Canadien du Pacifique, c'est là une objection à la fois puérile et absurde, et c'est aussi une admission qu'il ne s'attend pas à ce que cette route, à l'est de Winnipeg, soit construit d'ici cinq ans.

Je ne vois pas que le gouvernement et encore moins l'honorable député d'Alberta, nous aient donné la moindre raison de croire que la compagnie n'emploiera pas les huit années entières à la construction du chemin ; et ils n'ont pas pu, non plus, nous convaincre, qu'il serait injurieux de notre part de chercher à imposer cet amendement Au contraire, c'est bien ce que nous voulons faire,

car nous n'avons pas la même confiance que ces messieurs en la parole de la compagnie. Pour ma part, je puis dire que cet amendement est présenté de bonne foi, avec le sincère désir de faire disparaître l'encombrement dont on s'est plaint dans l'ouest, l'année dernière. Et comme ces honorables messieurs nous disent que la compagnie n'aura pas besoin du délai de trois ans qu'elle demande, je désire que cela soit expressément stipulé dans le bill.

M. OLIVER : Je viens m'excuser de reprendre de nouveau la parole, mais ces honorables messieurs de la gauche se sont montrés si flatteurs à mon égard que je m'en voudrais de laisser passer cette occasion de les en remercier. Je viens citer les trois discours qui viennent d'être prononcés comme le meilleur exemple d'abstraction que nous pourrions jamais invoquer. Si on peut me montrer dans certains discours une seule raison valable à l'appui de cet amendement, je voterai pour cet amendement. L'un de ces messieurs a dit que je n'avais pas moi-même présenté une seule raison valable contre l'amendement. Je n'ai pas besoin de le faire, car c'est là la tâche qui leur appartient. Mais ils ne l'ont pas fait. Un honorable député prétend avoir trouvé les moyens d'amender le contrat. Cela est du pur enfantillage. Il faut être deux pour faire un contrat, et toutes les intentions que je pourrais supposer à d'autres, n'auraient absolument aucune valeur sans leur consentement. Eh bien, je le répète, ces honorables messieurs ont employé la plus grande partie de la dernière session, et la plus grande partie de la session actuelle à émettre des propositions pour modifier, ou, comme ils le disent, améliorer le contrat. Je pourrais moi-même tenir la Chambre en session pendant dix ans, si je voulais recourir au même procédé. Mais ce serait là, tout de même, de l'obstruction. L'honorable député qui m'a précédé a introduit dans le débat la question des tarifs de transport au Manitoba. Je ne me rappelle pas ce qui a pu l'engager à présenter cette question. L'année dernière, il avait présenté l'une de ses nombreuses, intelligentes et patriotiques motions pour conformer les tarifs du Grand-Tronc-Pacifique à ceux demandés dans la province du Manitoba par le Canadian Northern. L'honorable député voudrait-il bien nous répéter ce qu'il a dit en cette occasion ?

M. J. W. ROCHE : Je n'ai pas dit qu'ils devaient être conformes à ces tarifs. J'ai présenté un amendement pour demander que les tarifs du Grand-Tronc-Pacifique, de Winnipeg jusqu'aux lacs, ne fussent pas plus élevés que ceux exigés par le Canadian Northern pour le même parcours.

M. OLIVER : Quand l'honorable député a présenté cette motion, les tarifs du Canadian Northern, de Winnipeg aux grands lacs, se trouvaient avoir été fixé, nous dit-on, par le premier ministre du Manitoba, à 10 cents pour 100 livres, et on nous donnait à entendre qu'en adoptant la motion de mon honorable ami, on forcerait le Grand-Tronc-Pacifique à faire ses tarifs sur la base de 10 cents par 100 livres Mais il s'est trouvé que plusieurs députés de la droite en savaient heureusement assez long sur tout cela pour voir le danger qui menaçait nos populations de l'ouest avec un semblable amendement. Et la justification de notre conduite est que le tarif du Canadian Northern, de Winnipeg aux lacs, n'est pas aujourd'hui 10 cents par 100 livres, mais 11 cents. Ainsi, si nous nous étions prêtés aux caprices de mon honorable ami, loin de protéger les intérêts de nos électeurs, ceux-ci auraient été exposés à toutes les fantaisies du gouvernement du jour au Manitoba, ou les jouets des hautes influences qui font la loi au Manitoba et qui sont exercées par le Canadian Northern. C'est ce que nous n'avons pas voulu accepter. Nous en sommes très heureux aujourd'hui, et mon honorable ami a été bien mal inspiré en faisant allusion à tout cela.

M. J. W. ROCHE : Le tarif, de Winnipeg à Port-Arthur, n'est pas en ce moment de 11 centins, mais de 10 centins par 100 livres.

M. OLIVER : L'habitude, en cette Chambre, est d'accepter une déclaration faite par l'un de ses membres. Me permettra-t-on, cependant, de citer ici l'autorité sur laquelle je m'appuie. Cette autorité n'est rien moins que William Mackenzie, le président même du Canadian Northern, et la Chambre admettra avec moi que celui-là doit savoir à quoi s'en tenir.

La question du nombre de voix que mon ami espère obtenir dans l'Ouest par cette motion d'obstruction, je pourrais aussi dire cette motion enfantine, importe ici fort peu. Si sa motion était sérieuse, et si la question était de savoir qu'une conséquence quelconque, en un sens ou en l'autre, pût découler de l'adoption ou du rejet de cette motion, nous aurions un moyen fort possible d'empêcher qu'on nous cause du tort, et ce serait tout simplement en proposant un amendement à cette motion. Tout ce que nous aurions alors à faire, en supposant que nous rencontrerions des gens assez crédules pour nous croire, ce serait de proposer que la construction du chemin de fer soit terminée en trois ans au lieu de quatre ans ; ou, si l'on parlait de trois ans, d'en proposer deux; ou si l'on parlait de deux ans, de proposer un an.

Une VOIX : Présentez donc cette motion.

M. OLIVER : Cela n'est pas nécessaire, car nous ne faisons pas d'obstruction. Cela n'entre pas dans notre programme, et nous ne cherchons pas à tromper le corps électoral. Je dois m'excuser de nouveau, pour avoir fait perdre ce soir ces instants précieux à la Chambre ; mais j'ai dû m'y résoudre parce que bon nombre de ces honorables messieurs de la gauche paraissent croire que si nous

n'avons rien dit c'est parce que nous n'avions rien à dire, et que nous reconnaissions par là même le bien fondé de toutes leurs allégations. Il est nécessaire de combattre cette fausse croyance. La raison pour laquelle nous n'avons rien dit, et qui va nous cloce la bouche à l'avenir, c'est que nous sommes ou ne peut plus désireux d'en finir avec toute cette affaire, afin que les travaux de construction dans l'ouest puissent être commencés et achevés le plus tôt possible. Les délibérations de cette Chambre ne sont pas des jeux d'enfants, et nous n'avons pas été envoyés ici pour passer notre temps à développer des arguties. Nous avons été envoyés pour voter les lois qui nous paraîtront le plus être dans l'intérêt du pays, et c'est là l'attitude que nous entendons garder, quelles que soit les subtilités que les plus habiles de ces messieurs pourraient juger à propos de nous présenter.

M. MACLEAN : Laissez-moi dire quelques mots, sans esprit de parti, pour montrer que la solution du problème est dans la nationalisation. Ces honorables messieurs de la droite nous soumettent un projet, destiné, selon eux, à résoudre le problème des transports en ce pays. Les provinces d'Ontario et de Québec souffrent depuis déjà longtemps des tarifs qui leur sont imposés par le Grand Tronc et le Pacifique Canadien. Les populations du Nord-Ouest souffrent également des tarifs qui leur sont imposés par le Pacifique, et l'honorable député d'Alberta s'est fait l'écho de ces griefs. L'une de ces compagnies ne vaut pas mieux que l'autre, et ce n'est pas en prêtant main-forte à l'une ou l'autre de ces compagnies qu'on peut espérer faire disparaître les griefs dont on se plaint. La Compagnie du Grand Tronc n'a pas agi avec justice envers nos provinces de l'est. La même remarque s'applique au Pacifique Canadien, tant dans l'est qu'à l'ouest, et il n'y a rien dans ce contrat qui puisse empêcher ces puissantes compagnies de se fusionner l'un de ces jours pour nous causer encore plus de mal que jamais. Il n'y a rien qui puisse empêcher la fusion du Grand Tronc et du Pacifique Canadien. Le seul moyen de sortir de cette impasse est la nationalisation. Prenez le chemin de fer du Grand Tronc, dans l'est, et faites-en un chemin de fer d'Etat.

M. HEYD : Combien cela vous coûterait-il ?

M. MACLEAN. Bien moins que ce qu'il nous en coûtera pour construire ce chemin, et la construction de ce chemin de fer ne nous apportera aucun soulagement. Faites un chemin de fer d'Etat du Grand Tronc, et dès demain la situation sera changée du tout au tout dans Ontario.

M. HEYD : A combien se monte le stock du Grand Tronc ?

M. MACLEAN : Cela représente une somme considérable.

M. OLIVER.

M. HEYD : $200,000,000 ?

M. MACLEAN : En supposant que cela soit, vous êtes bien prêts à donner $175,000,000 à cette compagnie, sans que cela vous soit d'aucun profit. Vous pourriez obtenir dès demain un bail du Grand Tronc pour 999 ans, en prenant à votre charge ses obligations, et le trafic suffira à faire face à ces obligations.

M. HEYD : Comment le savez-vous ?

M. MACLEAN : Nous le savons, parce que cela est ainsi. C'est sur le trafic que nous comptons pour faire face à nos obligations, c'est-à-dire le trafic du Nord-Ouest et des provinces de l'Est. Voici ce que je propose. Faisons du Grand Tronc un chemin de fer d'Etat, et utilisons nos points terminaux et notre réseau actuel de l'Intercolonial conjointement avec notre système de voies d'eau, et le problème se trouve résolu. Quel problèmes, par exemple, se propose de résoudre un homme comme M. Hays, qui est très versé en matière de chemins de fer ? L'un de ces problèmes ne consiste pas à favoriser l'Ouest ou l'Est, mais bien plutôt de gagner des dividendes pour les actionnaires, et l'autre problème est de neutraliser le plus possible la concurrence des voies d'eau.

Avec le système de la nationalisation, les voies d'eau et de terre, loin de se nuire l'une l'autre, feraient merveille sous la gestion d'un administrateur comme M. Hays, et le problème se trouverait simplifié à la question de pouvoir transporter le trafic au meilleur marché possible. On le voit, cela est bien différent. Nous pouvons résoudre ce problème des transports qu'en fusionnant nos voies d'eau et de terre, et de telle sorte que l'administration de ce système de transports reste en dehors de toutes influences politiques. Je ne veux pas citer comme exemple l'administration actuelle de l'Intercolonial, car cette administration est purement politique. J'aimerais à voir un chemin de fer administré par des hommes comme M. Hays et sir Thomas Shaunessy, c'est-à-dire par des hommes qui mettront les intérêts du pays avant ceux d'actionnaires du dehors. Il n'y a rien dans ce contrat qui puisse empêcher le Grand Tronc et le Pacifique Canadien de se fusionner l'un de ces jours, de façon à resserrer leur étreinte sur l'Est et l'Ouest. C'est là tout ce que nous allons retirer de ce contrat. Il n'y a rien, aussi, dans ce contrat, qui puisse empêcher le Grand-Tronc-Pacifique de passer aux Américains, et je vous demande si nous serions alors bien avancés. Peut-on dire que les subventions que nous avons accordées à des entreprises privées nous aient jamais été de quelque profit ? J'aimerais bien qu'en m'en cite un exemple. Dans nos provinces de l'est, nous avons des griefs parfaitement fondés à faire valoir. Les taux de transport y causent de grands torts aux cultivateurs et aux manufacturiers,

et nous ne pouvons rien faire. Nous avons peur de ces grandes compagnies, et nous continuerons à faire leur jeu en augmentant le nombre des monopoleurs. Prenons donc une bonne fois une énergique résolution. Commençons par nous emparer d'un chemin de fer, puis raccordons-le à notre réseau de l'Intercolonial et à nos voies d'eau, et, ce faisant, nous allons contribuer dans une grande mesure à hâter la solution du problème des transports.

C'est là une proposition raisonnable, la seule qui puisse empêcher les monopoles de se fortifier et de se consolider. Le gouvernement defend encore ce projet à cause du caractère national qu'il lui donne. On dit qu'il va ouvrir à la colonisation l'intérieur du pays. C'est possible ; mais cela ne résoudra pas le problème du transport et n'apportera au peuple aucun soulagement. Pourquoi ne pas s'attacher au seul point qui nous intéresse véritablement? Pourquoi sortir d'Ontario, de Québec et de l'Ouest, où ces prix exorbitants ont cours aujourd'hui. Nous ne gagnerons rien avec ce projet, sinon d'avoir à maintenir deux compagnies, quand une seule suffirait. Cela étant, nous devrions mettre tous nos efforts à tenter quelque chose de nouveau. Essayons d'un chemin de fer dont l'Etat soit propriétaire, et voyons ce que cela produira. Ce que nous voudrions dans Ontario serait de voir l'Intercolonial prolongé jusqu'à Toronto, aux rivières Détroit et Niagara, et ensuite poussé jusqu'à la baie Georgienne. Voilà qui nous procurerait un prompt soulagement. Mais de donner au Grand Tronc $175,000,000 et le laisser libre, comme il l'est aujourd'hui, de se réunir au Pacifique Canadien et de rendre ainsi le monopole encore plus puissant, ne soulagera nullement les habitants de l'est non plus que ceux de l'ouest. L'honorable député de Brant (M. Heyd) ne cesse de demander ce que pourra bien coûter la nationalisation de l'un et de l'autre réseau. Bien peu de chose, à mon avis.

M. HEYD : Combien?

M. MACLEAN : Vous auriez tout le réseau du Grand Tronc pour $1 de loyer par année, à la seule condition de prendre à votre charge les obligations qui portent aujourd'hui sur le trafic. L'entreprise n'a rien qui doive effrayer le pays. En Europe, la nationalisation des chemins de fer n'a rencontré aucune difficulté. On y a trouvé, au contraire, l'entreprise profitable. On s'est vite aperçu du soulagement que le peuple en recevait, et il en sera de même ici.

M. A. JOHNSTON : Quelle peut être la différence entre les prix payés en Europe sur les chemins de fer possédés par l'Etat et ceux que l'on paye aujourd'hui dans le pays.

M. MACLEAN : Ces prix sont généralement beaucoup moins élevés. La circulation des voyageurs, par exemple, qui est du tiers de ce qu'elle est en Amérique——

M. A. JOHNSTON : Donnez des chiffres.

M. MACLEAN : J'y arrive.

M. A. JOHNSTON : Sans doute, vous avez cela au bout des doights.

M. MACLEAN : Oui, et je me propose d'en faire part à la Chambre ; mais l'honorable député doit m'en croire sur parole. Les tarifs applicables tant aux voyageurs qu'aux marchandises y sont moindres qu'au Canada.

M. A. JOHNSTON : Qu'aux Etats-Unis aussi?

M. MACLEAN : Au Canada, sur l'Intercolonial, nous payons deux cents du mille ; sur le Grand Tronc et le Pacifique Canadien, de trois à quatre cents ; d'où l'on voit que même ici les taux sont moindres sur notre chemin de fer d'Etat. Il en est ainsi du prix de transport des marchandises. L'exploitation de nos chemins de fer d'Etat n'est guère lucrative, j'en conviens ; mais il faut dire qu'on ne leur a pas donné grande chance. Si l'on veut qu'ils réussissent, il y aura à les dégager de la politique. Le régime des chemins de fer d'Etat, partout où il a été appliqué, a toujours donné d'excellent résultats et soulagé le peuple, tandis que l'exploitation des voies ferrées par des particuliers ou des compagnies a toujours tendu à la création et au maintien des monopoles, au détriment de ceux qui se servent de ces chemins. En Australie, à la Nouvelle-Zélande et dans tous les pays européens, ce régime a été un succès. Toutes les contrées qui l'ont adopté continuent à augmenter le nombre de milles qu'elles possèdent déjà et font de constants efforts pour réunir au domaine public chaque mille de chemin de fer qui se trouve dans leurs limites.

La France y arrivera bientôt ; l'Allemagne y est presque parvenue. En Russie, on ne rencontre que bien peu de lignes qui ne soient pas propriété de l'Etat. Et ce petit royaume d'orient, le Japon, qui en ce moment fait si bonne figure aux yeux de l'univers, a commencé tout de suite par établir ce système chez lui, et avec beaucoup de succès ; les tarifs de transport tant pour les marchands que pour les voyageurs y sont de beaucoup inférieurs à ceux d'ici. Il n'y a pas d'autre solution au problème du transport que la propriété d'Etat. Le mouvement aux Etats-Unis en faveur de la nationalisation des voies ferrées est considérable et grandit sans cesse. Je prierais messieurs les députés de bien vouloir lire la brochure que vient de publier dans ce sens la Commission interfédérale qui siège à Washington. Cette brochure démontre que le coût d'administration des chemins de fer, ainsi nationalisés, pourrait être réduit de moitié ; les employés seraient mieux rétribués ; le gaspillage qu'engendre la concurrence serait évité, et le peuple n'aurait à traiter qu'avec un maître, lui-même. Comment pouvez-vous réduire à la raison cette Compagnie du Grand Tronc en ce qui touche à

la proposition qui occupe en ce moment l'attention de la Chambre ? A-t-elle observé la loi du pays dans l'emploi des hommes qu'elles envoie faire des études pour ce nouveau chemin ? A-t-on jamais exhibé plus de sans-gène que n'en met M. Hays dans sa correspondance relative à l'emploi de ces ingénieurs ? Son seul but est d'éluder la loi. Quand vous lui aurez donné ces $150,000,000 et ce réseau de chemin de fer, il s'occupera aussi activement que jamais à chercher combien il lui serait possible d'arracher aux Canadiens tout en leur rendant le moins possible . C'est pour cela qu'il est payé. Son affaire est de travailler dans l'intérêt de ses actionnaires. Il est temps que nous ayons des gérants de chemin de fer qui s'occupent un peu des besoins du peuple, qui cherchent un moyen de réduire à l'avantage du peuple les prix de transport des voyageurs et des marchandises. Je n'hésite pas à dire que M. Hays et sir Thomas Shaughnessy travaillent dans l'intérêt des Américains qui se servent de nos chemins de fer. Les Américains aujourd'hui jouissent sur ces deux grandes lignes de tarifs moins élevés que nous, et il en sera de même tant que l'Etat n'expropriera pas ces chemins et qu'il n'établira pas lui-même les tarifs. Voilà pour l'Etat le grand avantage d'être maître des voies ferrées : on n'est plus lié à personne par aucun contrat, on est libre à chaque jour de l'année et à chaque heure du jour d'appliquer le remède que la situation exige.

Au reste, vous ne pouvez pas prévoir ce qui arrivera ; vous ne sauriez, par un contrat, vous prémunir contre l'avenir : ce que vous pouvez faire, si vous avez votre liberté d'action et le contrôle absolu, si vous pouvez exécuter sur l'heure ce qu'exigent les circonstances du moment. M. Hays, soyez-en sûrs, ne fera rien pour la population du Nord-Ouest, pas plus que sir Thomas Shaughnessy, et ainsi de l'est, à moins qu'ils ne le puissent éviter. Ce qu'ils sont aptes à faire, c'est de servir en tout les intérêts des actionnaires de leurs compagnies respectives et d'agir en toute occasion en opposition à nos cours d'eau. Ils ont retardé l'amélioration de nos canaux—ils l'ont fait dans le passé et continueront à le faire dans l'avenir. Ils s'opposeront à la canalisation des voies d'eau entre le lac Supérieur et Winnipeg, bien que cette canalisation soit appelée à rendre au peuple les plus grands services. Vous créez ces deux grands corps qui n'ont d'autre intérêt que le leur, qui vont être libres de se fusionner, et il en résultera que vous ne pourrez rien pour le peuple, mais vous aurez fait beaucoup pour fortifier ces compagnies. Cessons de donner l'argent du peuple à ces associations d'intérêt privé, et décidons-nous à le mettre dans des entreprises qui appartiennent au peuple et qu'il puisse contrôler. Employons notre argent à la construction d'un chemin de fer qui se puisse rattacher à nos grands cours d'eau, et aider à la création de nos propres ports. Quelle garantie avons-nous que le Grand-Tronc-Pacifique ne sera pas finalement utilisé à l'avantage des ports américains? Je le demande au ministre des Finances. Ce réseau du Grand Tronc peut bien passer entre les mains du Pacifique Canadien. Rien n'empêche les actionnaires hollandais de ces deux compagnies de se réunir un jour et de vendre leurs parts à des Américains. Un des plus grands dangers qui menacent notre avenir national et l'intégrité de notre territoire, c'est que nos réseaux de chemins de fer peuvent à tout moment passer aux mains de compagnies de chemins de fer américaines. Un Vanderbilt, un Morgan, un Rockfeller, peuvent le plus facilement du monde se rendre sur le marché financier de Londres et accaparer la direction de la Compagnie du Grand Tronc par l'achat des actions. Et en pareille circonstances, quelle serait notre situation. Advenant semblable éventualité, force nous serait d'exercer le droit de haut domaine et de prendre ces chemins de fer à notre charge. Il nous restera au moins ce pouvoir, je l'espère, en dernière analyse. Mais si ces messieurs de la droite continuent à faire des largesses, il est possible qu'un jour ils cèdent même ce droit de domaine éminent, et alors nous serions dans une situation désespérée. Mettons fin une bonne foi à ce système. S'il faut consacrer les deniers publics à la construction des chemins de fer, appliquons-les au chemin de fer national. L'important, c'est de posséder un réseau de chemins de fer dont le gouvernement ait la maîtrise, et dont il puisse règlementer les prix de transport, bref un réseau que les étrangers ne puissent accaparer. Par là nous commencerons à résoudre le problème des transports, à assurer à nos populations des prix de transport plus économiques et de meilleurs moyens de communication. C'est ainsi que nous travaillerons à la consolidation de notre édifice national ; et, je le répète, nous serons en mesure de puiser d'une main libérale dans la caisse publique, et de travailler à ouvrir à la colonisation l'intérieur du pays. Quand le gouvernement prête son concours financier à la construction d'un chemin de fer, il doit faire en sorte que cet argent soit appliqué à des entreprises vraiment nationales. Gardons-nous de subventionner des compagnies pour la construction de chemins de fer qui peuvent passer entre les mains d'étrangers. Les partisans du régime des chemins de fer d'Etat gagnent du terrain dans le pays ; les populations d'Ontario, j'en suis convaincu, se rallient à ce système.

M. RALPH SMITH : Où en sont les preuves ?

M. MACLEAN : Chaque jour nous en fournit de nouvelles preuves.

M. RALPH SMITH : Où ?

M. MACLEAN : J'en vois des exemples tous les jours dans les affaires municipales et dans les affaires de chemin de fer. La

province d'Ontario commence à construire son propre chemin de fer.

M. RALPH SMITH : Combien y a-t-il de villes d'Ontario qui sont propriétaires de leur propre réseau ?

M. MACLEAN : Un bien plus grand nombre le seraient aujourd'hui si ce n'était des coalitions qui se sont formées, qui ont la haute main sur la presse et sur les conseils municipaux, et font échec à tous les efforts tentés pour municipaliser ces services.

M. RALPH SMITH : Combien de viles au Canada possèdent leur propre réseau ?

M. MACLEAN : Il y a Port-Arthur. Et sans une combinaison, à laquelle le gouvernement Ross prête son appui, la ville de Toronto serait à l'heure qu'il est propriétaire de son chemin de fer urbain

M. CAMPBELL : Ah bah !

M. MACLEAN : Et le maître général des Postes pourrait sans doute nous dire pourquoi la Consumer's Gas Company échappe à notre contrôe ? Les habitants du lieu ne demanderaient pas mieux que de s'en emparer ; mais ils se sont toujours butés contre quelque influence qui a contrarié leur désir.

M. McCARTHY : Vous allez acheter les actions ?

M MACLEAN : Si les citoyens de Toronto en avaient la chance, ils les achèteraient sûrement ; mais la municipalité trouvera toujours sur son chemin des hommes comme le député de Simcoe-nord (M. McCarthy) qui l'en empêcheront.

M McCARTHY : Je tiens au gaz à bon marché.

M. MACLEAN : Vous aurez le gaz à bon marché quand vous aurez permis à la municipalité de devenir propriétaire de l'usine

M. JOHNSTON : Nous l'avons déjà.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je dois faire observer à l'honorable député (M. Maclean) qu'il s'éloigne beaucoup trop de la question. Il est à discuter des choses absolument en dehors du sujet qui est devant le comité, et je le prierai de revenir à la véritable question qui nous occupe en ce moment.

M. MACLEAN : Ce n'est pas moi, mais l'honorable député d'en face qui s'égare. On m'a fait des questions qui m'ont nécessairement entraîné hors du sujet. Je disais donc que la nationalisation des chemins de fer est le seul moyen qui puisse apporter quelque soulagement aux populations du Nord-Ouest. Cette question avait déjà été soulevée par le député de Marquette (M. Roche) ; et le député d'Alberta, qui cherchait un remède à la situation des habitants de l'Ouest favorisait ce projet. Ma prétention est que le remède ne peut se trouver que là, comme d'ailleurs les députés de la gauche l'ont parfaitement démontré. Ce projet a également trouvé faveur dans le public, et partout nous en voyons des preuves évidentes. Par contre les accapareurs font tout pour empêcher que la chose ne réussisse, ils cherchent à la discréditer et tentent par tous les moyens de s'assurer les services de la presse pour détruire jusqu'à l'idée de la nationalisation des chemins de fer ou de la municipalisation des services publics. Dans de telles circonstances, l'opinion publique ne trouve pas à s'exprimer comme elle devrait l'être. Mais qu'il survienne une élection, et ces messieurs de la droite seront surpris de voir combien les vues des citoyens laissent loin en arrière celles que l'on se forme dans cette Chambre. Il y a dans cette enceinte trop de gens passés à l'état de fossiles et qui continuent à refléter les idées du dix-neuvième siècle. Nous voici dans la quatrième année du vingtième siècle. De grandes et nombreuses idées de progrès se font jour aujourd'hui, et parmi elles la plus prononcée en ce qui touche aux grands problèmes de la politique est que l'Etat, de façon ou d'autre, doit venir en aide au peuple.

Ce ne sont pas les compagnies qui feront rien pour détruire les maux dont il souffre. Les compagnies sont la grande cause de la corruption des mœurs politiques ; elles sont plus que toute autre chose la source de maux nombreux. Fortes de l'assurance que leur donnent d'énormes capitaux, elles cessent d'avoir toute conscience et entreprennent sur celles des autres, sur l'honnêteté des représentants du peuple, soit qu'ils siègent dans les conseils municipaux, dans les législatures ou au parlement. Ils cherchent maintenant à porter la démoralisation jusque dans les tribunaux tant des Etats-Unis que de ce pays.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Il faut de toute nécessité que nous revenions à la question. Il est inutile de dicourir sur tout ce qui vous passe dans l'esprit.

M. MACLEAN : Non.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député doit obéir aux ordres du président et se tenir à la question que nous sommes à délibérer. J'espère que l'honorable député ne m'obligera pas à insister davantage.

M. MACLEAN : Il va sans dire que je me rends à votre décision, mais je crois être parfaitement dans la question. J'arrive maintenant à la question que l'on a soulevée ici ce soir du soulagement à donner aux territoires du Nord-Ouest. La proposition dont la Chambre est saisie est à l'effet que l'on hâte la construction de ce chemin. Je suis prêt à voter pour l'amendement de l'honorable député de Marquette (M. Roche). et je m'efforce de montrer le grand avantage

que l'ouest tirerait du régime des chemins de fer d'Etat.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : J'insiste pour que l'honorable député n'entre pas dans la discussion d'une question qui selon moi n'est pas devant la Chambre. Je ne comprends pas qu'un député persiste ainsi à désobéir aux ordres qui lui viennent du président. Chacun accordera que la nationalisation des chemins de fer n'est pas le point à discuter.

M. MACLEAN : Le comité est à délibérer s'il convient de construire bientôt ce chemin.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : C'est là la question.

M. MACLEAN: Je la prends au point de vue de la nationalisation des services publics. J'ai fait tout juste un pas de plus que l'auteur de l'amendement. Au reste, j'ai à peu près fini ce que j'avais à dire. La seule chose qui puisse améliorer la situation et assurer la prompte exécution de ce projet est de prendre à notre charge la construction de nos chemins de fer et de les employer au soulagement des populations de l'Ouest.

M. R. L. BORDEN: J'aurais pensé que sur une question de cette nature, qui est excessivement pratique, et sur laquelle nous avons droit à tous les éclaircissements possibles, le minnstre des Chemins de fer eût daigné faire connaître ses vues au comité. Ce monsieur est censé être plus familier avec cette sorte de sujets que tout autre membre du cabinet, et il a l'avantage d'être entouré des nombreux experts de son département qui le conseillent. Je regrette qu'au milieu d'un débat aussi intéressant, il ait jugé bon de quitter le Chambre après y avoir passé quelques minutes. Je suggérerais au ministre des Finances, qui dirige la Chambre, ou au ministre de la Justice, qui a charge de ce bill, d'envoyer à l'instant quérir le ministre des Chemins de fer, pour qu'il nous donne son opinion sur le sujet. Nous sauverions par là un temps précieux. Son discours donnera lieu, j'en suis sûr, à quelque petite discussion, avant que nous en venions au vote.

M. FIELDING: Si je pouvais croire que l'honorable chef de l'opposition attache à l'opinion du ministre autant d'importance qu'il le dit, je me rendrais à son désir ; mais je crains bien qu'il ne s'abuse.

M. R. L. BORDEN : Je ne vois pas que l'honorable ministre des Finances puisse dire cela, puisque je n'ai eu nulle occasion d'entendre le ministre des Chemins de fer nous exposer ses vues sur cette question et que, par conséquent, je ne puis me former une opinion sur ce point. Dans tous les cas, je crois que la gauche devrait avoir l'occasion d'éprouver son influence, et, en demandant cela, je crois ne rien demander qui soit déraisonnable.

M. MACLEAN.

L'honorable M. FIELDING : A ce que j'ai pu voir, ces messieurs d'en face n'attachent d'importance à l'opinion du ministre des Chemins de fer que quand il a résigné.

M. SPROULE. C'est là, à ce qu'il me semble une parodie du gouvernement responsable. Un ministre est censé être le chef de son ministère, représenter les vues de ce ministère et devoir donner sur les matières qui touchent à son administration particulière telles explications qui nous mettent en mesure de voter pour ou contre. Nous avons divers départements, à la tête de chacun desquels se trouve un ministre. Devons-nous penser que le ministre actuellement chargé de ce département est si absolument incapable de remplir les devoirs d'un ministre des Chemins de fer qu'on ne lui a pas permis d'ouvrir la bouche et de donner un seul mot d'explication ? Quel spectacle pour cette Chambre ? Quelle gloire pour le gouvernement ? Ces messieurs ont fait là une jolie action en élevant un pareil homme à une telle position, et je me demande comment ils pourront bien excuser leur conduite auprès du peuple.

Un DEPUTE : Il est en grève.

M. SPROULE : Est-ce pour une diminution des heures d'ouvrage ou pour une augmentation de salaire ? Ce ne doit pas être pour une diminution du nombre d'heures, car il lui arrive bien rarement d'être ici. Il dépense bien peu de temps à la Chambre, et c'est toujours un autre qui fournit les explications. Il semble qu'il soit là simplement pour figurer et retirer son salaire. Il ne serait pas mauvais que le pays eût connaissance de la chose. Le plus tôt nous reviendrons aux vrais principes du gouvernement responsable, le mieux ce sera pour la Chambre et pour le pays. Un ministre qui représente un département doit se tenir ici et donner des explications sur toute mesure qui concerne son ministère.

M. CLANCY : Il vient de s'élever une question assez sérieuse. Le ministre des Finances nous fait une étonnante déclaration : il nous annonce, si j'ai bien compris, que le ministre des Chemins de fer a résigné. Il dit en effet que mon honorable ami le chef de l'opposition n'a jamais attaché d'importance à l'opinion du ministre des Chemins de fer que lorsque ce dernier a résigné. A moins d'explication de la part du ministre, le pays va penser que son collègue des Chemins de fer a donné sa résignation.

L'amendement est rejeté.

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

M. R. L. BORDEN : Il n'y avait pas d'article en discussion. C'était là simplement un amendement général au bill. Nous en avons fini avec l'article 3, n'est-ce pas ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Oui.

La convention intervenue entre le Grand Tronc et Sa Majesté est agréée quant à l'article 4 du bill.

M. R. L. BORDEN : Le ministre de la Justice voudrait-il bien laisser cet article en suspens jusqu'à ce que nous ayons examiné s'il n'y aurait pas lieu de présenter un amendement ou deux. Je ne crois pas qu'il y ait de bien grandes objections à faire sur les deux articles qui suivent.

L'honorable M. FITZPATRICK : Cette disposition se rapporte à l'article 7.

M. R. L. BORDEN : Nous pouvons mettre à l'étude les article 5 et 6. Si nous prenons une décision à leur égard, nous aurons ensuite une proposition d'amendement à soumettre relativement à l'article 7.

L'article demeure en suspens.

Article 5 du bill.

Les dispositions des articles 3, 4, 5, 6 et 7 et du paragraphe 4 de l'article 19 de l'Acte du chemin de fer National Transcontinental s'appliquent aux contrats annexés comme si lesdites dispositions avaient été expressément établies au sujet lesdites contrats.

L'honorable M. FITZPATRICK : Cet article a trait aux articles 3,4, 5, 6 et 7 de la loi adoptée l'année dernière. L'article 3 se rapporte à la validité des hypothèques ; l'article 4, à la forme des obligations ; l'article 5, à la signature, de la garantie et l'article 7 aux droits du gouvernement quant aux valeurs.

M. R. L. BORDEN : N'est-ce pas un article que le ministre se proposait de retoucher?

L'honrable M. FITZPATRICK : Non, je l'ai mentionné par erreur.

L'article 5 est adopté.

Article 6 du bill.

Les droits conférés au gouvernement du Canada par l'article 6 de l'Acte du chemin de fer National Transcontinental sont subordonnés aux restrictions et stipulations contenues dans le contrat par le présent acte ratifié et confirmé ainsi qu'aux restrictions et dispositions portées audit article 6.

L'honorable M. FITZPATRICK : Cet article a trait aux restrictions relatives aux recours que le gouvernement pourrait exercer si la compagnie faisait défaut de payer l'intérêt des obligations dont il garantit le remboursement.

M. R. L. BORDEN : Quelle est la véritable portée de cette expérience? A mon sens, elle impose au gouvernement quant au paiement de l'intérêt en vertu du contrat supplémentaire, certaines restrictions déjà contenues dans le premier contrat.

L'honorable M. FITZPATRICK : Précisément. Les dernières lignes de l'article 6 de l'acte du chemin de fer National Transcontinental mentionnent certaines restrictions. Que mon honorable ami consulte l'article 6 de la première loi, il y trouvera la disposition suivante :

Et le gouvernement, à l'égard de toutes les sommes d'argent ainsi payées (sauf l'exception ci-dessus) et des intérêts sur ces sommes, prendra en tous points la position, et aura les droits et recours des détenteurs de valeurs restées en souffrance.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi employez-vous le mot " restrictions "? Je ne saisis pas parfaitement le sens de cet article. Peut-être ne me suis-je pas rendu compte de toute la portée de l'article 6 ; mais il me semble affirmer le droit de subrogation que possède le gouvernement quant à l'intérêt qu'il aurait payé sur les obligations dont il a garanti le remboursement. Cependant, pourquoi se servir du mot " restriction " ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Certaines restrictions s'appliquent à l'article 32 du contrat ; d'autres à l'article 3.

M. BARKER : L'article 6 de la première loi mentionne expressément certaines restrictions.

M. R. L. BORDEN : Je vois qu'il y a à l'article 6 un membre de phrase qui rend ce mot approprié.

M. FITZPATRICK : Les clauses 7 et 8 du contrat supplémentaire modifiant les conditions du paiement de l'intérêt de manière à les rendre applicables dans le cas actuel.

M. R. L. BORDEN : Je dois dire au ministre de la Justice que si nos amendements se rapportent plus particulièrement à quelques-uns de ces articles que nous adoptons trop à la hâte, on ne devra pas s'opposer à ce que nous revenions sur ces articles.

L'honorable M. FITZPATRICK : Non. Je comprends que le premier contrat renfermait cette disposition.

M. R. L. BORDEN : On ne soulèvera pas d'objection, n'est-ce pas?

L'honorable M. FITZPATRICK : Non.

L'article 6 est adopté.

Article 7 du bill.

Sont abrogés les paragraphes 2 et 3 de l'article 7 de l'Acte du chemin de fer National Transcontinental et remplacés par ce qui suit :

Nonobstant les dispositions dudit acte ou les stipulations des contrats annexés, Sa Majesté le Roi, traitant pour le Canada, ne sera pas tenue ni obligé de mettre à exécution ou remplir les conventions, conditions, stipulations ou engagements contenus dans les contrats annexés de la part de Sa Majesté, traitant comme il est dit ci-dessus, tant que la Compagnie du Grand Tronc n'aura pas pris envers Sa Majesté, traitant, comme il est dit ci-dessus, les engagements suivants :

(a) De garantir les obligations de la Compagnie du Pacifique pour le reste de la somme nécessaire pour achever la construction de la division de l'Ouest mentionnée dans les contrats annexés, ainsi que stipulé à l'article 34 du contrat dont copie forme l'annexé dudit acte :

(b) D'acquérir et prendre des actions ordinaires de la Compagnie du Pacifique jusqu'à concurrence d'un somme d'au moins $24,900,000 ainsi qu'il est stipulé à l'article 27 du contrat en dernier lieu mentionné.

M. ALCORN ; M. le président, je me propose de présenter une motion modifiant l'article 7 en y ajoutant un paragraphe afin d'obliger la Compagnie du Grand Tronc, nommément, ainsi que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à remplir le but de la loi de la dernière session, du projet de loi maintenant à l'étude et des contrats que les lois ont pour objet de ratifier, notamment en ce qui a trait au transport des marchandises en territoire canadien vers les ports du pays et vers l'intérieur à des prix permettant à ces compagnies de soutenir la concurrence des lignes rivales. Le but des contrats annexés et des deux projets de loi est mentionné dans le préambule du premier contrat. Celui-ci est ainsi conçu :

Considérant que, par suite de l'accroissement de la population et du rapide développement de la production et du commerce en Canada, et particulièrement de la partie occidentale de ce pays, et afin d'ouvrir de nouvelles régions à la colonisation tant dans les provinces de l'Est que dans l'Ouest et de mettre des moyens de transport au service de ces nouvelles régions, ainsi que pour d'autres raisons, il est devenu nécessaire de construire un chemin de fer national destiné à servir de grande artère de communication à travers le Canada, d'un océan à l'autre et exclusivement en territoire canadien.

On remarquera, toutefois, que la convention de l'année dernière et le présent contrat n'ont été signés que par Sa Majesté et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et que le Grand Tronc n'est aucunement lié. Néanmoins, l'article 4 du projet de loi autorise la Compagnie du Grand Tronc à faire avec Sa Majesté les conventions qui seraient nécessaires à l'accomplissement des contrats annexés. Par conséquent, lorsque la loi aura été adoptée, le gouvernement aura un moyen d'attacher la condition que j'ai mentionnée à l'aide qu'il accorde au Grand-Tronc-Pacifique, en apparence, mais au Grand Tronc, en réalité. Je soumets humblement que les débats prolongés de la dernière session et de la présente ont clairement établi les vérités suivantes : D'abord, les deux compagnies ont un intérêt unique et, en réalité, se composent des mêmes personnes ; ensuite, le Grand-Tronc-Pacifique aura parachevé la division de l'Ouest bien longtemps avant que le gouvernement mette la dernière main à la division de l'Est. A vrai dire, nous avons dernièrement entendu faire l'aveu devant cette Chambre que, depuis plus d'un an, la compagnie pousse activement les études sur le terrain, ne se contentant pas des opérations du tracé de la division de l'Ouest qu'elle est tenue de construire, mais explorant aussi le parcours du futur embranchement de Winnipeg à North-Bay. En ceci, elle semble avoir l'assentiment du gouvernement. Il nous est donc permis de tirer de là les conclusions suivantes : cette section sera construite longtemps avant que le gouvernement puisse établir la division de l'Est ; il s'ensuivra que le Grand-Tronc-Pacifique dirigera ses marchandises vers les Etats-Unis, soit par Chicago, soit par son embranchement de North-Bay et la ligne mère du Grand Tronc jusqu'à Portland en passant par Montréal ; en troisième lieu, une fois le trafic ainsi acheminé, il ne sera pas dirigé par une autre route, même si le gouvernement menait un jour à bonne fin la construction de la division de l'est ; quatrièmement, le Grand Tronc a et aura toujours intérêt à utiliser ces routes de préférence à la route de Québec, Moncton et Saint-Jean ; cinquièmement, la Compagnie du Grand Tronc ne voudra pas rendre inutiles et improductives ses coûteuses installations terminales de Portland ; sixièmement, rien ne prouve qu'il est possible d'établir entre Winnipeg et Moncton une voie ferrée qui permette à la compagnie de transporter le grain avantageusement et de soutenir la concurrence du transport mixte, par terre et par eau; septièmement, rien ne prouve non plus qu'on puisse construire dans l'est un chemin de fer de premier ordre, le seul qui, du consentement général, permettrait à la compagnie de nourrir l'espoir de soutenir la lutte contre les lignes existantes pour le transport par la voie d'eau ou par la voie mixte ; huitièmememnt, en réalité, il n'est pas certain qu'on puisse établir la division de l'Est telle que projetée.

Afin de démontrer que le Grand Tronc lui-même considère que les deux compagnies n'en forment qu'une seule et pour établir quels bénéfices il s'attend de retirer de l'entreprise, je rappellerai à la Chambre les paroles prononcées par sir Rivers-Wilson à la réunion des actionnaires du Grand Tronc qui eut lieu le 8 mars dernier, paroles qui sont rapportées aux pages 6 et 7 du compte rendu des délibérations. Après avoir décrit les immenses progrès accomplis par l'Ouest, l'accroissement de sa population et de ses ressources, après avoir insisté sur la nécessité où le Grand Tronc se trouvait d'avoir accès dans ces territoires, sir Rivers-Wilson ajoutait :

Il n'y a pas de temps à perdre, si nous voulons profiter des grandes chances qui s'offrent à nous. La vague de la prospérité s'avance de l'est à l'ouest et dépasse les limites du territoire que sillonne le réseau du Grand Tronc. Environnée de toutes parts par les éléments du progrès, notre compagnie ne peut pas demeurer dans l'inertie. Elle doit poursuivre sa marche en avant ou céder le pas et remettre les avantages qui s'offrent à elles à des rivaux plus industrieux et plus prévoyants.

Après avoir tiré la conclusion que l'intérêt bien entendu de la compagnie exigeait que des mesures fussent prises sans tarder dans le sens que j'ai indiqué, nous avons présenté devant le parlement canadien un projet de loi constituant une société distincte mais intimement liée et subordonnée à la compagnie du Grand Tronc, dans le dessein d'établir une ligne de chemin de fer qui, partant d'un point du réseau

du Grand Tronc et traversant les régions les plus fertiles du Nord-Ouest, aboutira à un port de la côte de l'océan Pacifique.

Plus loin, il ajoute :

Notre premier dessein était de construire une voie ferrée d'un point du réseau du Grand Tronc jusqu'au littoral du Pacifique. Nous pensions que le point de raccordement devait se trouver à North-Bay ou dans les environs. Toutefois, le gouvernement accorda une charte d'autorisation à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à la condition que celle-ci étendrait son réseau à l'est de North-Bay jusqu'à Québec et jusqu'à la ville de Moncton, au Nouveau-Brunswick, à un point de la ligne de l'Intercolonial relié à Saint-Jean, N.B., au sud-ouest et à Halifax, N.-E., au sud-est. Toutefois, après des négociations avec le gouvernement, celui-ci présenta lui-même un projet de loi afin de rendre certaine la construction de la ligne projetée entre le Nouveau-Brunswick, et l'océan Pacifique, grâce aux efforts réunis de l'Etat et de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Le projet de loi ministériel reproduit un contrat en vertu duquel cette ligne sera établie et exploitée. C'est le premier des deux contrats qui vous sont aujourd'hui soumis en autant qu'ils concernent la Compagnie du Grand Tronc. Les bills et le contrat ont été délibérés par le parlement pendant toute une session qui s'est prolongée d'une manière inusitée.

A la page 20, on trouve les commentaires suivants de lord Welby sur le même sujet :

Le gouvernement du Canada a conclu avec le bureau des directeurs une convention provisoire que vous êtes appelés à ratifier. Si vous la repoussez, il n'y a pas lieu de douter qu'il sa rencontrera bien des gens prêts à profiter de l'occasion, et tout porte à croire que le gouvernement du Canada a irrévocablement décidé d'établir cette nouvelle ligne. Si vous refusez de tenter l'entreprise, d'autres, sans doute, viendront de l'avant pour profiter de l'offre et vous ne pourrez plus en tirer parti.

M. Hays disait dans le même sens (p. 31) :

Or, messieurs, le Grand-Tronc-Pacifique est une entreprise bien différente d'une ligne ordinaire traversant le territoire que je vous ai décrit. Le Grand Tronc, la compagnie mère, est là prêt à lui livrer un volume considérable de marchandises destinées à l'Ouest. Le Grand-Tronc-Pacifique n'aura pas à attendre cinq, dix ou quinze ans, pour créer un trafic; ou lui confiera dès le début des marchandises dont le transport sera très lucratif, des instruments aratoires, des nouveautés, des chaussures et toutes les denrées qui sont nécessaires dans un pays jeune et faisant de rapides progrès. A l'heure qu'il est, le Grand Tronc, après les avoir remorquées sur une distance de 200 milles, les remet a une ligne rivale sans recevoir aucune compensation. Cette situation est-elle tolérable ? Les directeurs et administrateurs du Grand Tronc doivent-ils s'incliner devant au pareil état de choses ? Vous ne le pensez pas, j'en suis sûr. L'entreprise que nous préconisons aujourd'hui, mesdames et messieurs, offre des avantages dont ne saurait jouir aucune autre ligne transcontinentale des Etats-Unis ou du Canada.

Par conséquent, il me semble que ces déclarations des directeurs du Grand Tronc prouvent abondamment qu'à leurs yeux les deux compagnies ont un intérêt commun et se composent des mêmes personnes. Ils considèrent que les avantages qui découleront de l'entreprise seront acquis à la Compagnie du Grand Tronc. Telle est la situation respective de l'Etat et de la compagnie. D'un côté, le Grand Tronc n'est aucunement tenu de mettre à exécution le projet que le gouvernement a fait connaître à la Chambre, et il n'encourt que les obligations mentionnées dans les deux paragraphes du présent article. D'un côté, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, riche société financière, absolument responsable à tous égards, qui tiendrait ses engagements, qui est avantagée par les contrats annexés à la loi, n'est liée d'aucune façon ; de l'autre, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, une personne fictive, un mythe, un fantôme, constituée par le gouvernement à la demande du Grand Tronc, pour prendre à ses charges toutes les responsabilités bien qu'elle ne soit qu'une compagnie de nom—l'aveu a été fait aujourd'hui au cours du débat—n'a aucun actif ni aucun crédit. Cette compagnie n'a pas et n'aura jamais de biens transmissibles, car tout ce qu'elle possèdera sera hypothéqué en faveur du gouvernement en vertu de ces contrats, et lorsqu'il lui faudra se procurer le matériel d'exploitation nécessaire, elle n'aura aucun crédit. Et c'est avec cette compagnie, sans actif et sans crédit, que le gouvernement traite au lieu de traiter avec une compagnie qui eut été entièrement responsable. De plus, nous tenons d'un directeur du Grand Tronc que tous les bénéfices qui découleront des contrats seront, en réalité, acquis à cette compagnie qui n'est aucunement liée, je le répète. Ces lacunes font une telle impression sur les esprits pratiques que nous constatons que nos cousns, les Américains, que les citoyens des ports de mer de l'Atlantique, conscients de leurs rapports intimes avec le Grand Tronc qui a des installations terminales dans ces villes maritimes, sont tellement frappés par cette idée que " l'Advertiser," de Boston, dans une édition récente, a fait des commentaires au sujet du Grand-Tronc-Pacifique, et de la déclaration du gouvernement qui prétend que ce chemin transportera les denrées canadiennes dans les ports du Canada. Ce journal disait :

Bien que le gouvernement Laurier parle de faire aboutir cette ligne aux ports du Canada, la Nouvelle-Angleterre n'est pas alarmée. La nouvelle voie ferrée, lorsqu'elle sera construite, devra remettre ses marchandises au Grand Tronc qui les transportera à l'endroit où il y aura le plus de steamers pour les recevoir. A vrai dire, le gouvernement canadien a obligé, en vertu d'un contrat, la compagnie nouvelle à utiliser autant que possible les ports du Canada, mais cette dernière ne sera pas maîtresse du réseau entier. Lorsque les wagons passeront de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique sur le réseau du Grand Tronc, ce dernier pourra, en plusieurs circonstances, les

diriger où bon lui semblera. Si les ports de la Nouvelle-Angleterre offrent les plus grands avantages, renferment les flottes les plus nombreuses, la compagnie fera de son mieux pour acheminer le trafic de ce côté-là. Le commerce d'exportation n'est pas une affaire de sentiment. Le seul fait que la conduite future du Grand Tronc n'est pas déterminée par une contrat est un indice assez certain que le gouvernement canadien établit la nouvelle ligne de l'est pour capter les suffrages des électeurs plutôt que dans le but d'enlever avant longtemps le commerce d'exportation aux ports de cette partie du pays.

Il me semble que les contrats annexés aux bills destinés à les ratifier et ces bills mêmes ne sont qu'une longue énonciation d'octrois d'argent et de garanties de remboursement en faveur des compagnies alliées. Le Canada supporte tous les frais et encourt tous les risques relativement à la division de l'est. S'il réussit à construire la ligne, il la remettra à titre gracieux à la compagnie qui l'exploitera pendant dix ans et qui pourra en tout temps s'en débarrasser et nous la remettre dans un état de délabrement. C'est ce que prouve le contrat qui n'édicte aucune peine contre la compagnie au cas où elle jugerait à propos de suivre cette ligne de conduite. A vrai dire, le Grand-Tronc-Pacifique s'est engagé à ne pas agir de la sorte, mais le Grand Tronc n'a pas pris d'engagement. De plus, si le Grand-Tronc-Pacifique manquait à sa promesse, il ne serait passible d'aucune peine. Qu'arrivera-t-il si la division de l'est est construite, ou, ce qui est plus vraisemblable, si l'embranchement de North-Bay, seul, est établi, ou encore, si le trafic suit les routes que j'ai indiquées ? Quoi qu'il advienne, si le succès couronne l'entreprise, le Grand Tronc retirera tous les bénéfices, grâce à ses embranchements américains passant par Chicago ou au raccordement de son réseau avec la ligne de l'Est à North-Bay ; et, si le projet est voué à l'insuccès le Canada supportera la perte entière.

Remarquons, en dernier lieu, que le gouvernement persiste à vouloir décréter que le Grand Tronc aura la haute main sur le Grand-Tronc-Pacifique. La loi le déclare formellement. D'un autre côté, l'opposition demande que la Compagnie du Grand Tronc soit liée nommément par le contrat, qu'elle soit absolument et rigoureusement tenue d'accomplir les dessins que le gouvernement a en vue en soumettant ce projet à la Chambre, de faire tous ses efforts, malgré ses intérêts contraires, pour rendre les marchandises canadiennes aux ports de mer du Canada à des prix modérés.

Je ne puis concevoir que le gouvernement ait une raison plausible de repousser l'amendement que je propose, à moins qu'il ne soit, comme on l'a dit, à la merci de la Compagnie du Grand Tronc. Si le gouvernement peut invoquer un motif valable de ne pas accepter cet amendement—de ne pas lier la Compagnie du Grand Tronc plutôt que le mythe, le fantôme, la compagnie sans actif et sans crédit—je serais curieux de connaître ce motif.

J'ai donc l'honneur de proposer, appuyé par M. Wilson :

Que l'article 7 du bill soit modifié en y ajoutant ce qui suit comme paragraphe de la lettre " d " :

Nonobstant les dispositions du présent acte ou de la loi qu'il modifie ou les stipulations des contrats annexés, Sa Majesté le Roi, traitant comme il est dit ci-dessus, ne sera pas tenue ni obligée de mettre à exécution ou remplir les conventions, conditions ou stipulations contenus dans les contrats annexés de la part du Canada tant que la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada n'aura pas pris envers Sa Majesté le Roi, traitant comme il est dit ci-dessus, les engagements suivants : Ni la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ni la Compagnie du Grand Tronc, en aucune manière que ce soit, directement ou indirectement, ne permettront, conseilleront ni n'encourageront le transport des marchandises par des routes ou à des prix autres que ceux qui sont spécifiés dans ledit contrat et chacune de ces compagnies devra, à tous égards et de bonne foi, faire tous ses efforts pour observer les conditions attachées à l'octroi et à l'acceptation des subventions de l'Etat, à savoir, pour assurer les progrès du commerce par les artères du pays et dans les ports de mer du Canada.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je n'ai pas eu l'occasion d'examiner cette proposition dont on ne m'a pas fourni une copie, mais l'ayant entendu lire, je m'aperçois qu'elle repose sur l'hypothèse que le Grand Tronc aura intérêt à nuire au succès du Grand-Tronc-Pacifique et désirera enlever à celui-ci, à Winnipeg, les marchandises qu'il transportera au profit de son réseau américain et de la route de Chicago. Pour cela, il y a des obtacles à surmonter. D'abord, il n'y a pas que je sache, à l'heure qu'il est, d'embranchements qui permettraient au Grand Tronc de se rendre de Winnipeg à Chicago. Aucune ligne sous la dépendance du Grand Tronc ne peut mettre celui-ci en état de réaliser ce projet et une ligne semblable ne pourrait être établie qu'avec le consentement et l'approbation du parlement du Canada.

De plus, le projet que le Grand Tronc caressait en premier lieu et au sujet duquel nos amis de la gauche se livre à tant de commentaires—projet qui semblait rallier tous leurs suffrages—consistait à prolonger le réseau de la compagnie depuis North-Bay jusqu'à la ville de Winnipeg, afin d'avoir accès dans l'Ouest. Ce projet du Grand Tronc fut favorablement accueilli par l'opposition, mais comment le mènera-t-on à bonne fin si le Grand Tronc dirige ses marchandises vers Chicago ? Qu'adviendra-t-il alors de l'embranchement de Winnipeg à North-Bay ? Au reste, il ne faut pas perdre de vue que le Grand Tronc a garanti le remboursement des obligations de la deuxième émission. S'il nuit au succès du Grand-Tronc-Pacifique, comment paiera-t-il cet intérêt ? En outre, le Grand Tronc détiendra la majorité des ac-

tions du Grand-Tronc-Pacifique, actions qu'il devra payer, ainsi que les députés de la gauche pourront s'en convaincre s'ils veulent réfléchir un peu. Est-il vraisemblable que le Grand Tronc, après avoir payé ces actions, entreprendra de ruiner une entreprise dont il sera actionnaire ? Selon moi, ce sont là autant de motifs de repousser la proposition de l'honorable député.

M. BARKER : Si je comprends bien, voici le but de l'amendement : le Canada vient libéralement en aide au Grand-Tronc-Pacifique, à la condition que celui-ci fera de bonne foi tous ses efforts pour remplir les obligations attachées au concours de l'Etat, à savoir, pour diriger le trafic par les artères commerciales du pays vers les ports de mer du Canada.

Les clauses du contrat destinées à assurer l'observation de ce pacte se trouvent dans la convention intervenue avec le Grand-Tronc-Pacifique; or, cette compagnie, ainsi qu'on l'a mainte fois répété au cours du présent débat, n'est qu'un fantôme, un mythe, une compagnie qui n'existe que de nom, qui est sous la maîtrise absolue d'une autre corporation, une compagnie dont les intérêts peuvent venir en conflit avec les intérêts du corps dirigeant. Aussi, nous demandons que la compagnie dominante s'oblige elle-même à exécuter ce que la compagnie subordonnée a promis d'accomplir. Qu'importe au pays que le Grand-Tronc-Pacifique soit tenu d'acheminer ses transports par telle ou telle voie, si la compagnie qui l'administre est libre de faire à ce sujet ce que bon lui plaira.

Nous prétendons qu'il ne sert de rien d'obliger une compagnie à faire ceci ou cela, si elle est sous l'empire d'une autre compagnie qui peut la contraindre à faire le contraire. Le Grand-Tronc-Pacifique s'engage à ne pas détourner le trafic des ports du Canada au bénéfice des ports des Etats-Unis, mais il est réduit à l'impuissance, puisque son administration est entre les mains d'une autre compagnie ; or, comme cette dernière doit retirer tous les profits, on devrait l'obliger à tenir les promesses faites par le Grand-Tronc-Pacifique. Certes, le ministre de la Justice, n'élèvera pas la voix pour déclarer que cette prétention est ridicule. Si nous avions affaires à des particuliers, le ministre ferait des gorges chaudes à l'idée de ne pas lier celui qui doit commander l'autre.

Peut-on concevoir une proposition plus absurde de la part d'hommes pratiques en présence de la multitude des obligations que le Canada assume ! On met cette immense propriété—3,400 milles de voie ferrée qui coûteront environ $170,000,000—entre les mains du Grand Tronc, on la confie à sa poigne d'acier, et on se contente d'exiger des engagements de la part d'une compagnie que le Grand Tronc domine ! Le gouvernement ne veut pas que la compagnie maîtresse soit liée ; il refuse de tenir le Grand Tronc, qui profite de cette subvention et de ces garanties, responsable des engagements du Grand-Tronc-Pacifique. Il nous faut nous en rapporter uniquement à la promesse d'une compagnie qui n'est pas maîtresse de ses actions. Franchement, il suffit d'énoncer une pareille proposition pour en démontrer l'absurdité.

La motion d'amendement présentée par l'honorable député de Prince-Edouard (M. Alcorn) est une proposition logique que celui qui aurait à traiter avec des particuliers n'hésiterait pas un instant à adopter. Je déclare sans crainte qu'il n'y a pas au pays un seul avocat qui n'exigerait pas l'insertion d'une telle stipulation. A quoi bon l'engagement que prend le Grand-Tronc-Pacifique de ne pas détourner le trafic lorsque vous le subordonnez à une compagnie qui est libre de le diriger a sa guise ? A quoi vous servira d'avoir obligé le Grand-Tronc-Pacifique à rendre les marchandises à Saint-Jean ou à Halifax, puisqu'une autre compagnie peut les acheminer où bon lui semblera ? Je ne veux pas retarder inutilement la besogne parlementaire. J'ai dû prendre la parole beaucoup plus souvent que je ne l'aurais voulu. Pourtant, je ne puis concevoir que les membres de la droite—gens habiles et respectables—connaissant, je n'en doute pas, l'illogisme d'un grand nombre de ces stipulations, puissent repousser nos amendements parce qu'ils craignent que le Grand Tronc trouve à redire. Pourtant, c'est ce qu'ils font. Des ministres qui croient et savent comme moi que plusieurs de ces stipulations sont purement illusoires demandent à leurs partisans de rejeter ces amendements, non pas parce qu'ils sont inutiles, mais de crainte qu'ils ne donnent le coup de grâce à cette convention, ce qui entraînerait des conséquences graves pour nos adversaires.

L'amendement (M. Alcorn) est repoussé.

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

Que le bill soit modifié en y ajoutant l'article suivant :—

Le gouvernement aura le droit de faire l'inspection de tous les livres de compte, états, contrats, correspondance, pièces justificatives, lettres de voiture et de tous les autres papiers ou documents de la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada, lorsque cette inspection sera jugée nécessaire pour examiner ou trancher toute question, matière ou chose, se rapportant auxdits contrats annexés, audit bail, ou aux dispositions du présent acte ou de la loi qu'il modifie, ou au partage des prix de transport ou des recettes, ou aux obligations ou engagements de la Compagnie du Grand Tronc ou de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique en conformité desdits contrats ou bail ou de la loi du chemin de fer National Transcontinental ou de la présente loi.

Le ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick) avouera qu'il suffit d'expliquer brièvement le but de cet amendement pour en faire saisir toute l'importance. Il sait que le contrat, non plus que le bill lui-même,

ne donnent aucun moyen de s'enquérir des rapports existant entre le Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique. Ainsi qu'on l'a souvent dit dans cette enceinte, ces deux compagnies n'en forment virtuellement qu'une seule dans la pratique. Le Grand-Tronc-Pacifique n'existe que dans l'intérêt du Grand Tronc. Qu'on me permette de citer quelques exemples des rapports qui pourront s'établir entre ces sociétés, qui n'en forment qu'une seule en réalité, bien qu'elles semblent être distinctes.

Occupons-nous du loyer de la division de l'est pendant les trois dernières des dix premières années. Il dépendra entièrement de ce que la Compagnie du Grand Tronc sera capable de payer. Il serait très facile et assez pratique de la part du Grand Tronc de faire en sorte, grâce au partage des recettes entre lui et la Grand-Tronc-Pacifique, que ce dernier soit dans l'impossibilité de payer le loyer stipulé au contrat. Puis, rappelons-nous que la situation serait la même à l'égard de la division de l'ouest. Celle-ci est sous la dépendance de la Compagnie du Grand Tronc, sous le déguisement de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. La Compagnie du Grand Tronc alimentée par le Grand-Tronc-Pacifique a la propriété et l'administration des embranchements de l'Est, depuis North-Bay jusqu'à Montréal et Portland

En un mot, M le président, le but du présent amendement est de procurer les moyens de s'enquérir des rapports entre le Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique. Il ne s'agit pas de s'ingérer dans les affaires de deux sociétés ayant un nom et des intérêts distincts, mais de surveiller deux compagnies ayant un seul et même intérêt, celui de la Compagnie du Grand Tronc. Le contrat ni la loi ne nous fournissent aucun moyen de scruter les comptes de cette compagnie. Elle peut tuer la poule aux œufs d'or, accaparer jusqu'au dernier sou les recettes destinées à payer le loyer, dans un cas, et l'intérêt, dans l'autre, sans que nous puissions examiner ses comptes. En un mot, le but de l'amendement est tel que la Chambre tout entière en saisira l'importance. Le gouvernement du jour a conclu un marché avec la doublure, l'ombre du Grand Tronc, et pour nous protéger, il faut pouvoir examiner les livres de cette compagnie aussi bien que ceux du Grand-Tronc-Pacifique. Inutile de m'étendre sur cette question ; chacun comprendra, j'en suis sûr, l'importance d'une pareille stipulation dans l'intérêt public. Nous avons le droit d'examiner les comptes du Grand Tronc et les rapports qui existent entre le s deux compagnies, car, en définitive, nous venons en aide au Grand Tronc qui doit être responsable envers l'Etat. A moins que je me trompe grandement, j'imagine que le ministre de la Justice acceptera au moins la substance de l'amendement que j'ai eu l'honneur de proposer.

M. CLANCY.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je serais assez disposé à bien accueillir un amendement de ce genre si les articles 45 et 49 de la loi des chemins de fer adoptée l'an dernier n'en contenait pas déjà la partie essentielle

M BARKER : Dois-je comprendre qu'au dire du ministre de la Justice, la commission des chemins de fer peut, en vertu de la loi, déterminer qu'est le pour cent respectif des recettes d'entier parcours de deux compagnies de chemin de fer ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Je n'ai rien dit de tel et ce n'est pas non plus ce que pense l'honorable député qui a probablement rédigé cet amendement. Mon honorable ami verra que nous avons le droit d'examiner leurs livres. Qu'il consulte l'article 19 du contrat du Grand Tronc, il constatera que cet article nous autorise à inspecter les livres du Grand-Tronc-Pacifique.

M. BARKER : Dans quel but ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Dans n'importe quel but—pour établir la proportion du trafic :

La compagnie tiendra un compte distinct des recettes et dépenses des divisions de l'Est et de l'Ouest, et pour des fins du présent contrat, les recettes des transports d'entier parcours seront réparties entre la division de l'Est et la division de l'Ouest.

M. BARKER : Certainement.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'article 45 de la loi des chemins de fer décrète que :

Le Gouverneur en conseil des ministres peut en tout temps soumettre à la commission toute question, affaire ou chose se produisant sous l'empire du présent acte ou de l'acte spécial, ou dont le présent acte ou l'acte spécial prescrit l'accomplissement, pour qu'elle fasse un rapport ou prenne quelque mesure à cet égard et la Commission doit s'en acquitter sans délai.

Et l'article 49 :

La commission, le ministre, l'ingénieur-inspecteur ou la personne chargée, sous l'autorité du présent acte, de faire une enquête ou un rapport, peut :—

Entre autres choses :

(d) Exiger la production de tous livres, pièces, plans, devis, dessins et documents se rattachant à la question portée devant lui ou elle.

M. CLANCY : Quand il ne s'agit que d'une seule compagnie.

L'honorable M. FITZPATRICK : Cet article nous donne les pouvoirs suffisants.

M. BARKER : La division de l'est et celle de l'ouest seront exploitées par le Grand-Tronc-Pacifique et les dispositions dont parle l'honorable ministre permettent de faire une enquête pour déterminer le partage des recettes entre ces deux divisions ; cela est très pratique et très sensé. Mais quand le trafic

passera sur les deux divisions et aussi sur le Grand Tronc proprement dit, comment fera-t-on pour assigner la part qui devra revenir à chacune de ces trois lignes. J'ai discuté assez longuement cette question l'an dernier. Puisque l'honorable ministre reconnaît que pour la protection de l'Etat, le gouvernement doit être en état de faire un partage équitable du trafic, entre la division de l'est et celle de l'ouest, il est évident qu'il faut une autre stipulation pour assurer un partage équitable entre les deux divisions de l'est et de l'ouest et le Grand Tronc proprement dit.

Prenons par exemple des marchandises allant d'Edmonton à Montréal, et passant par la division de l'ouest jusqu'à Winnipeg, par la division de l'est, jusqu'à North-Bay, et par le Grand Tronc proprement dit—qui n'est pas partie à cet arrangement—jusqu'à Montréal. Il est stipulé que le gouvernement peut intervenir et voir à ce que le prix du transport sur ces marchandises jusqu'à North-Bay soit équitablement partagé entre la division de l'ouest et celle de l'est, l'honorable ministre doit nécessairement admettre qu'il faut une autre stipulation pour déterminer la part de trafic d'entier parcours qui revient à chacune des deux divisions et au Grand Tronc proprement dit.

Si cette disposition n'est pas nécessaire à l'égard du Grand Tronc proprement dit, pourquoi en avons-nous une ici pour le partage entre les deux divisions du transcontinental ? L'an dernier, j'ai exposé clairement ce point de la question, mais on nous disait alors qu'il ne fallait rien changer au contrat sous peine de faire manquer l'entreprise ; on ne nous permettait pas de mettre un point sur un " i " ou de barrer un " t ". Mais depuis, tout le contrat a été remanié et le gouvernement a eu tout le temps nécessaire pour combler les lacunes et faire disparaître les erreurs. Le Grand Tronc n'a pas le même intérêt dans les deux divisions et il pourra faire un partage du trafic d'entier parcours de manière à favoriser la division de l'ouest dont il attend les bénéfices, au détriment de la division de l'est, dont il n'est que le locataire. Ce même danger existe à l'égard du trafic qui passera par le Grand Tronc proprement dit, pour se rendre à Montréal ou à Portland.

Le Grand Tronc pourra s'approprier plus que sa juste part de ce trafic, au détriment de la division de l'ouest. Sur ce point nous n'avons pas un seul mot d'explication du ministre. J'aimerais pourtant à entendre sa réponse.

L'honorable M. FITZPATRICK : J'avais compris que cet amendement se rapportait à l'inspection des livres. Je n'y vois rien autre chose. Mon honorable ami ferait peut-être bien de le relire.

M. BARKER : Si le gouvernement avait accès aux livres, il pourrait facilement constater si le partage a été fait équitablement.

L'honorable M. FITZPATRICK : La loi des chemins de fer nous donne ce droit.

M. BARKER : Si l'honorable ministre trouve l'article insuffisant, il peut y remédier. Il sait parfaitement que pour constater si le partage est équitable ou non, il faut avoir accès aux livres.

L'honorable M. FITZPATRICK : Ce pouvoir nous est conféré par la loi des chemins de fer.

M. BARKER : L'argument de l'honorable ministre permet au Grand Tronc de s'approprier une injuste proportion du trafic. Nie-t-il que cela soit possible ? Quelle juridiction a-t-il sur la part que le Grand Tronc proprement dit prendra pour lui, sur le trafic d'entier parcours, entre Edmonton et Montréal ou Portland ? Ne sait-il pas que le Grand Tronc est une compagnie et que le Grand-Tronc-Pacifique en est une autre, et si les deux compagnies concluent un arrangement concernant le partage qui lui donne 60 pour 100 des recettes et 40 pour 100 à l'autre compagnie, cet arrangement sera injuste, mais les deux compagnies sont parfaitement libres de le faire.

L'honorable ministre nous répond : Vous n'avez pas pourvu à cela dans votre amendement. Que lui reste-t-il à faire, alors ? Je lui ai signalé le danger. J'ai expliqué qu'en vertu du contrat tel que rédigé, le Grand Tronc proprement dit peut s'approprier une proportion du trafic d'entier parcours qui mettrait en perte la division de l'est dont les profits doivent servir à payer le loyer au gouvernement et la division de l'ouest, dont le gouvernement a garanti les obligations.

L'honorable ministre ne propose aucun remède contre ce danger qui lui a été signalé : Pourquoi ne pas examiner la question au point de vue des intérêts du pays ? N'est-ce pas là le devoir du gouvernement ? Cet amendement, de l'aveu même du ministre, permettrait de se rendre compte de la situation et de s'assurer que le chemin de fer Grand Tronc ne prend pas plus que sa part légitime de ce trafic. En supposant même que l'amendement ne nous donnerait pas ce droit, le rôle du gouvernement consiste-il à se croiser les bras ? Son devoir n'est-il pas d'y ajouter ce qu'il faut pour empêcher le chemin de fer Grand Tronc de dépouiller de leur juste part des profits, la division qui appartient au gouvernement, et celle dont le gouvernement a garanti les obligations ? Puisqu'il s'occupe du partage du trafic entre les deux divisions, pourquoi ne se protège-t-il pas aussi contre le chemin de fer Grand Tronc ? Ce dernier a tout intérêt à diminuer les recettes de la division de l'Ouest au profit de sa propre ligne, et l'honorable ministre n'est pas excusable de laisser cette lacune dans le contrat, sous prétexte que l'amendement que nous proposons ne la comble pas. Même si un page de cette Chambre lui signalait le danger, il devrait prendre immédiatement les moyens de protéger le

pays. Si l'amendement n'est pas tout à fait suffisant, est-ce une raison pour le repousser. L'honorable minstre doit-il en profiter pour refuser d'assurer au gouvernement le moyen de constater si une injustice est commise ou non envers le pays ? Il ne veut même pas indiquer le remède. Les stipulations du contrat ne concernent que les deux divisions du Grand-Tronc-Pacifique, quant au chemin de fer Grand Tronc il est libre de faire ce que bon lui semblera. C'est absolument comme si trois particuliers faisaient un marché par lequel deux seraient liés l'un envers l'autre, pendant que le troisième resterait libre. Il pourrait les dépouiller tous les deux. Le contrat actuel nous laisse absolument dans cette position. Le chemin de fer Grand Tronc proprement dit peut prendre pour lui 60 pour 100 des profits et laisser 20 pour 100 à chacune des deux autres parties contractantes, et personne n'aura rien à y voir. L'honorable ministre refuse de faire quoi que ce soit pour empêcher que cela soit possible. Il a pris ses précautions pour que les 40 pour 100 fussent équitablement partagés entre les deux divisions du Grand-Tronc-Pacifique, mais il n'en prend aucune responsabilité contre le chemin de fer Grand Tronc qui a la haute main sur toute l'entreprise et qui pourra prendre la part qu'il voudra.

Il est impossible pour un gouvernement qui se prétend composé de gens d'affaires, de se mettre dans une position plus ridicule. Même en supposant que cet amendement laisse subsister un doute, comme le prétend l'honorable ministre, la position du gouvernment n'en serait pas plus mauvaise.

L'honorable M. FITZPATRICK. Heureusement que les gros mots n'ont jamais tué personne. Il nous faut, autant que possible, observer les règlements de la Chambre. L'honorable chef de l'opposition a fait proposer un amendement par l'honorable député de Bothwell (M. Clancy). Occupons-nous de cet amendement qui ne demande que l'inspection des livres. Si l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) veut en présenter un relativement au partage du trafic, nous le discuterons. Il a demandé de mettre dans le contrat une disposition autorisant le gouvernement à faire l'inspection des livres du chemin de fer Grand Tronc. J'ai répondu à cela que l'article 45 et l'article 49 de la loi des chemins de fer nous donnent ce droit. Pourquoi discuter à perte de vue à propos d'arrangements concernant le trafic. Sans la sanction de la commission de pareils arrangements ne vaudraient rien.

M. BARKER. Pourquoi ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Parce que la loi en ordonne ainsi.

M. BARKER : L'honorable ministre prétend-il que deux compagnies exploitant une ligne directe ne peuvent pas convenir que l'une retirera 90 pour cent des recettes et l'autre 10 pour cent ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Je ne dis pas cela. Mais je dis qu'elles ne peuvent pas conclure un pareil arrangement sans le soumettre à la Commission des chemins de fer pour le faire approuver.

M. BARKER : L'honorable ministre dit que deux compagnies exploitant une ligne directe ne peuvent pas faire entre elles les arrangements qu'elles voudront, quant au partage du trafic, sans l'assentiment de la Commission des chemins de fer ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Oui.

M. BARKER : Vous maintenez cela ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Oui.

M. BARKER : Alors, il est inutile de vouloir discuter.

L'honorable M. FIELDING : En attendant occupons-nous de l'amendement.

M. BARKER : Je comprends que le ministre de la Justice, maintient que deux compagnies qui exploitent une même ligne ne peuvent pas faire d'arrangement sans le consentement de la Commission des chemins de fer. Est-ce bien cela ?

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

M. CLANCY : Rien ne presse. Nous voudrions avoir la réponse du ministre de la Justice. Si pour cela M. l'Orateur-suppléant exige que je prenne la parole, je le ferai avec plaisir.

L'honorable M. FITZPATRICK : J'ai déjà répondu affirmativement et je l'affirme de nouveau. Un arrangement comme celui-là, pour être valide, devrait être approuvé par la Commission des chemins de fer.

M. BARKER : Ces arrangements ont lieu tous les jours entre deux compagnies dont les chemins forment une ligne directe. Une compagnie peut posséder 25 milles de cette ligne et l'autre 500 milles. La compagnie possédant les 25 milles, se trouverait à recevoir cinq fois plus que l'autre, par mille.

L'honorable M. FITZPATRICK : La question est de savoir si cet arrangement doit être approuvé par la commission.

M. BARKER : Si deux chemins concourent à former une ligne d'entier parcours, la commission peut décider quel sera le taux d'entier parcours.

L'honorable M. FITZPATRICK : On ne peut pas percevoir un sou, sur un chemin de fer en vertu d'un arrangement ou autrement, sans le consentement de la commission.

M. BARKER : Si la ligne d'entier parcours est formée de deux chemins les deux compagnies peuvent fixer un taux qui devra être approuvé par la commission, mais en supposant que ce taux soit d'un dollar, une

compagnie peut prendre 99 centins et l'autre un centin.

Sir WILFRID LAURIER : Si un tiers a à se plaindre de cet arrangement, il peut s'adresser à la Commission des chemins de fer.

M. BARKER : L'honorable ministre de la Justice peut-il me signaler un article qui empêche deux compagnies de se partager entre elles le prix du transport d'entier parcours ?

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député a prétendu que le Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique pourraient faire des arrangements au détriment du public. Tant que personne n'aurait à se plaindre, rien ne s'opposerait aux arrangements conclus entre deux compagnies, mais, s'il y a des plaintes, la commission intervient et fait cesser les abus s'il en existe.

M. BARKER : La commission intervient entre la compagnie et celui qui paie. Mais en supposant qu'un taux d'un dollar soit approuvé et qu'une compagnie reçoive 99 cents et l'autre 1 cent la commission des chemins de fer n'a rien à y voir. Rien dans la loi des chemins de fer ne peut empêcher cela.

L'honorable M. FIELDING : En quoi cela se rapporte-t-il à l'amendement ?

M. BARKER : Je réponds à l'honorable premier ministre qui dit que la loi des chemins de fer pourvoit à tout. Puisque l'honorable ministre a tant à cœur l'intérêt public, je lui ferai remarquer que ce contrat est entaché d'un vice qu'il est de son devoir de faire disparaître. Comprend-il ce que je dis ?

L'honorable M. FIELDING : Je comprends que l'honorable député s'efforce d'expliquer qu'il y a vice dans son propre amendement. Depuis qu'il est présenté, lui et ses amis ont parlé de tout autre chose. Deux jurisconsultes aussi éminents que le ministre de la Justice et l'honorable député d'Hamilton ne devraient pas nous donner le mauvais exemple en s'écartant ainsi de la question. Le contrat a été à mainte reprise, discuté d'un bout à l'autre, et il n'y a pas de nécessité de recommencer à propos de cet amendement.

M. BARKER : Je me suis adressé à l'honorable ministre des Finances comme à un homme pratique, car je sais qu'il se glorifie d'en être un. Après tout, c'est d'une question d'affaires qu'il s'agit. Toute la question est de savoir si le gouvernement va laisser adopter ce contrat tel qu'il est, quand le ministre de la Justice en admet l'insuffisance.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'amendement est à cent lieues de la question.

M. BARKER : L'honorable ministre prétend-il que la lacune que nous avons signalé et que nous avons fait notre possible pour combler, n'existe pas ? S'il admet qu'elle existe, va-t-il permettre que le contrat soit ratifié tel qu'il est ? Est-ce là ce que veut l'honorable ministre et devrons-nous encore nous incliner devant la volonté du Grand Tronc ?

L'honorable M. FITZPATRICK : L'honorable député a parlé de questions qui ne se rattachent pas à l'amendement et auxquelles il semble avoir songé depuis. Nous sommes d'opinion que la loi pourvoit déjà à ce qu'il nous demande de stipuler. Les chemins de fer du Canada ne peuvent pas prélever un sou sur les marchandises ni les voyageurs sans l'autorisation de la commission des chemins de fer.

M. BARKER : Ce n'est pas du tout la question.

L'honorable M. FITZPATRICK : De plus, deux compagnies ne peuvent pas faire d'arrangements pour le partage du trafic, sans le consentement de la commission, et c'est ce point que nous sommes à discuter. Si l'honorable député veut lire l'article 281 de la loi des chemins de fer, il trouvera la confirmation de ce que je viens de dire. Une compagnie de chemin de fer ne peut prélever un seul sou sur son chemin sans le consentement de la commission, et ne peut, non plus, faire aucun arrangement avec une autre compagnie sans le soumettre à la commission.

M. BARKER : Le ministre prétend-il que le Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique seraient obligés de soumettre cet arrangement à la commission des chemins de fer ? Le contrat supplémentaire donne au Grand Tronc la haute main sur le Grand-Tronc-Pacifique.

L'honorable M. FIELDING : Nous discutons en ce moment la question des tarifs.

M. BARKER : Je réponds au ministre de la Justice qui dit que deux compagnies ne peuvent faire aucun arrangement sans l'approbation de la commission des chemins de fer.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je n'ai rien dit de tel.

M. BARKER : Supposons que la commission des chemins de fer approuve un taux de transport des marchandises entre Edmonton et Montréal. Le partage de ce taux entre le Grand-Tronc-Pacifique et le Grand Tronc sera l'objet d'un arrangement fait au jour le jour, entre les deux compagnies. Nous demandons que le gouvernement ait le droit d'inspecter les livres, non seulement du Grand-Tronc-Pacifique, divisions de l'est et de l'ouest, mais aussi du Grand Tronc proprement dit, pour constater comment se fait le partage. C'est après cela que la commission des chemins de fer pourra être appelée à dire si la division proportionnelle des taux est équitable ou

non, en tenant compte des intérêts du gouvernement.

L'honorable M. FITZPATRICK : Le Grand Tronc possède et exploite la ligne depuis Winnipeg jusqu'au Pacifique. C'est aussi le Grand-Tronc-Pacifique qui exploite la ligne depuis Winnipeg jusqu'à l'Atlantique. Pour tout ce qui concerne l'exploitation, c'est une seule et même ligne d'entier parcours, exploitée par le Grand-Tronc-Pacifique. L'article 19 qui nous permet d'inspecter les livres de cette compagnie, concernant toutes les lignes qu'elle administre, nous autorise à intervenir dans les taux qu'elle exigera sur ces différentes lignes.

M. BARKER : Pourquoi ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Parce que cela est nécessaire pour le partage des recettes entre le chemin possédé et exploité par le gouvernement et le chemin possédé et exploité par la compagnie. Il est évident que nous devons avoir le droit d'examiner les livres de la compagnie pour nous rendre compte de l'état de ses recettes et savoir si le délai de trois ans, pour le paiement du loyer doit être accordé ou non. Quant à l'autre question, entre le Grand-Tronc-Pacifique et le Grand Tronc ou la ligne entre Edmonton et North-Bay et celle du Grand Tronc entre North-Bay et Montréal, il s'agit de deux compagnies distinctes. Ni le Grand Tronc ni le Grand-Tronc-Pacifique ne peuvent prélever un taux ou droit de péage, sans en soumettre le tarif à la commission des chemins de fer. Cette dernière doit d'abord approuver le tarif en vigueur sur les deux lignes. Si le Grand-Tronc-Pacifique fait un arrangement avec le Grand Tronc au sujet du trafic d'entier parcours, la commission des chemins de fer devra en prendre connaissance et il ne peut entrer en vigueur qu'avec son approbation.

M. BARKER : Ou l'honorable ministre de la Justice n'a pas écouté ce que j'ai dit, ou je n'ai pas pu me faire comprendre.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je n'ai pas écouté.

M. BARKER : Si l'honorable ministre avait écouté, il n'aurait pu s'empêcher de comprendre. Il sait comme moi que tous les jours de l'année, et à toutes les heures du jour, partout sur ce continent, il se conclut des arrangements pour le partage des taux sur le trafic d'entier parcours, que ce soit entre San-Francisco et Portland, entre Chicago et New-York. Dans la saison occupée, les compagnies s'entendent d'heure en heure, probablement, par le télégraphe, sur le prix du trafic d'entier parcours et sur le partage de ce prix. La part qui doit revenir à chaque compagnie ne regarde personne. La commission fixe le tarif pour le trafic d'entier parcours, et c'est tout ce qui intéresse l'expéditeur. Mais ce que nous voulons, c'est que le Grand Tronc qui aura la haute main sur toute l'entreprise, ne puisse pas s'attribuer plus que sa part légitime, au détriment de la division de l'Est loué au gouvernement, ou de la division de l'ouest. Cet arrangement n'a rien à faire avec le trafic d'entier parcours qui sera fixé par la commission des chemins de fer. Il ne s'agit pas ici du tarif, mais du partage des recettes entre les trois sections, de l'est, de l'ouest et du Grand Tronc proprement dit. Le pays qui est propriétaire d'une partie de la ligne et qui garantit les obligations de l'autre partie, a autant d'intérêt à cela qu'en ont les lignes du Union-Pacific et ses embranchements, de San-Francisco à New-York, connaître les arrangements qui sont faits, afin que chaque section reçoivent la part qui lui revient légitimement. Le gouvernement doit se faire le défenseur des droits du public, car le Grand Tronc peut s'attribuer la part du lion dans les recettes provenant du tarif approuvé par la commission des chemins de fer.

M. CLANCY : J'ai une question à poser à l'honorable ministre de la Justice, et n'étant pas avocat, je la pose avec toute l'humilité qui convient à un homme qui n'a pas l'avantage d'appartenir à la savante profession des avocats. En supposant que tous les arrangements concernant le trafic doit recevoir l'approbation préalable de la commission, disons que cette dernière fixe le tarif d'entier parcours entre Edmonton et Montréal. Ce tarif devra être partagé entre le Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique. Or, la commission décidera-t-elle quelle part ira à une compagnie et quelle part devra aller à l'autre ? Je ne le crois pas. Elle verra seulement à ce que le tarif soit raisonnable, pour que l'expéditeur ne soit pas surchargé.

Supposons encore qu'à l'occasion suivante l'expéditeur adopte la voie du Grand-Tronc-Pacifique et celle du Grand Tronc et paie le même prix. L'honorable ministre prétend-il qu'il est plus nécessaire de protéger l'expéditeur dans un cas que dans l'autre, et qu'il faut pour cela intervenir dans les arrangements faits entre les deux compagnies pour le partage ? A cela, l'honorable ministre répondrait : Non ; elles peuvent faire le partage qu'elles voudront, puisque nous avons pris nos précautions pour protéger l'expéditeur. Cet expéditeur reçoit la même protection dans les deux cas. Pour un simple mortel, ignorant des lois comme je le suis, il est évident que la loi actuelle n'offre pas du tout la garantie que nous demandons par cet amendement, c'est-à-dire le droit pour le gouvernement d'intervenir, non pas en faveur de l'expéditeur, mais au nom de tout le pays qui contribue à cette entreprise, et de voir à ce que le partage entre les différentes sections du chemin se fasse équitablement. S'il existe un doute, notre devoir est de ne rien négliger pour le faire disparaître.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'honorable député se montre trop modeste et je suis convaincu que personne ne serait plus

surpris que lui, si nous le prenions au mot. Nous discutons en ce moment un amendement relatif à la vérification des livres. Je crois avoir démontré de manière à satisfaire certains membres de la gauche, que la loi des chemins de fer nous donne ce droit. De cet amendement, nous sommes passés à une autre question—à celle du partage du prix de transport entre les deux compagnies et l'honorable député dit : supposons que le tarif pour le trajet entier soit équitable et que l'expéditeur n'ait pas raison de se plaindre, que fera la commission ? Il ne m'appartient pas de dire ce que fera la commission.

M. CLANCY : L'honorable ministre a supposé ce qu'elle fera.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'honorable député me rendra ce témoignage que je n'ai rien supposé du tout ; je me suis borné à expliquer la loi. Je me permettrai cependant de dire ce que je ferais si j'étais un des membres de la commission des chemins de fer. Si je constatais qu'un arrangement comme celui-là mettait en danger l'intérêt public, je considérerais que le gouvernement pourrait se présenter devant les commissaires et se plaindre, absolument comme s'il s'agissait d'un particulier.

M. BARKER : J'ai entendu l'honorable ministre de la Justice discuter cette question assez longuement, et je lui demande de vouloir bien l'étudier sérieusement. D'après ce qu'il dit, l'honorable premier ministre ne pourra pas dormir ce soir, s'il ne fait pas disparaître du contrat le vice sérieux qui lui est signalé. Le ministre de la Justice dit que la commission des chemins de fer réglerait tous ces détails. Peut-il m'indiquer un article de la loi qui permet aux commissaires d'intervenir, en l'absence de dispute entre deux compagnies, et de dire qu'elles n'ont pas le droit de se partager les recettes comme elles l'entendent ?

M. CLANCY : Je suis bien prêt à accepter la parole du ministre quant à ce qu'il ferait s'il était commissaire, mais où prendrait-il l'autorité nécessaire pour le faire ? Si l'honorable ministre de la Justice refuse de nous le dire, peut-être que l'honorable premier ministre nous le dira à sa place.

Sir WILFRID LAURIER : L'amendement demande simplement le droit d'examiner les livres du Grand Tronc pour certaines choses. Or, la loi actuelle nous donne ce pouvoir.

M. CLANCY : Le ministre de la Justice dit que nous avons le pouvoir d'inspecter les livres de la division de l'est et de la division de l'ouest. Nous demandons celui de pouvoir examiner aussi ceux du Grand Tronc.

Sir WILFRID LAURIER : Je regrette de ne pas pouvoir contenter mon honorable ami, mais nous ne pouvons pas continuer à discuter ainsi, indéfiniment. Il est évident que nous ne réussiront pas à nous convaincre. Il n'y a plus qu'à laisser le peuple décider.

M. BARKER : Je demande au ministre de la Justice de citer un mot de la loi des chemins de fer qui autorise les commissaires à instituer une enquête sur la division proportionnelle des tarifs et des recettes entre deux compagnies. Rien ne les empêche de céder tout le prix du trafic d'entier parcours à l'une d'elle, si elles le jugent à propos. Le Grand Tronc peut faire ce qu'il voudra. Il peut abandonner toutes les recettes au Grand-Tronc-Pacifique ou les garder pour lui ; il peut faire les arrangements qu'il voudra puisqu'il aura la direction des deux compagnies, et cela peut faire une énorme différence quand il s'agira de décider de la valeur des différentes sections du chemin. Je répète qu'il n'y a rien dans la loi qui nous permette de nous enquérir de la manière dont les recettes seront partagées entre le Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique, et l'amendement complète la loi des chemins de fer en autorisant cette enquête.

L'amendement (M. Clancy) est rejeté.

M. L'ORATEUR-SUPPLÉANT : L'article doit-il être adopté ?

L'honorable M. HAGGART : Avant de l'adopter, permettez-moi de signaler l'article 34 du contrat y annexé qui stipule que le Grand Tronc garantira les obligations du Grand-Tronc-Pacifique pour le reste du coût de construction de la division de l'ouest. L'article 34 pourvoit à deux émissions d'obligations. D'après cette clause, les deux seraient sur le même pied.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je ne crois pas que cela soit tout à fait exact.

L'honorable M HAGGART : C'est pour garantir la somme nécessaire à l'achèvement de la division de l'ouest. Je vois d'après sa charte, que cette compagnie n'a le droit d'émettre des obligations que jusqu'à concurrence de $50,000 par mille. Cet article lui permet-elle d'en émettre davantage ? D'après ce qui a été dit ici, et d'après les déclarations du président du Grand Tronc, je crois que la construction coûtera plu de $50,000 par mille. Comment y pourvoira-t-on ?

L'honorable M. FITZPATRICK : D'après ce que je comprends, l'honorable député désire savoir si la charte du Grand-Tronc-Pacifique qui lui permet démettre des obligations jusqu'à concurrence de $50,000 par mille pour la section des montagnes et de $20,000 par mille pour la section des prairies, reçoit des pouvoirs plus étendus, en vertu de cette stipulation——

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre croit-il que cela permet à la compagnie d'émettre des obligations pour plus de $50,000 par mille ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Je n'aimerais pas à me prononcer affimativement.

M. BARKER : L'amendement est rejeté, mais je demande que l'article reste en suspend.

Le comité rend compte de ses délibérations.

COMPAGNIE D'ASSURANCE CONTRE L'INCENDIE, D'OTTAWA.

Que la requête de la Compagnie d'assurance contre l'incendie, d'Ottawa, présentée ce jour, demandant qu'il lui soit permis de soumettre à la Chambre sa pétition pour une charte déclarant que ladite compagnie est une société légalement constituée et autorisée, sous l'autorité du parlement du Canada, nonobstant l'expiration du délai fixé pour présenter des pétitions pour bills privés,—soit lue et reçue et référée au comité des Ordres Permanents.

M. SPROULE (Grey-est) : L'honorable député devrait donner quelques raisons pour expliquer cette exception à la règle.

M. ROSAMOND : Des requêtes de même nature ont été accordées à d'autres compagnies d'assurance, pour leur permettre de faire honneur à leurs obligations resultant des pertes subies lors de l'incendie de Toronto. Cette compagnie demande à réduire son capital pour surmonter les difficultés dans lesquelles——

M. SPROULE : N'est-ce pas une requête pour constituer légalement une compagnie ?

M. ROSAMOND : La compagnie est déjà légalement constituée en vertu d'un acte de la législature d'Ontario et elle demande maintenant une charte fédérale pour surmonter certaines difficultés, sans avoir à attendre jusqu'à l'année prochaine.

La motion est adoptée.

Sur la proposition de sir Wilfrid Laurier, la séance est levée à 11 heures et 25 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 17 mai 1904.

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

COMPAGNIE D'ASSURANCE DE L'OUEST.

M. McCARTHY : Je demande permission de présenter le bill (n° 114) concernant la Compagnie d'assurance de l'Ouest.

La motion est adoptée et le bill subit sa première lecture.

M. McCARTHY : Je prierai la Chambre de vouloir permettre que la seconde lecture de ce bill ait lieu maintenant. On a donné avis d'une motion demandant que la Chambre s'ajournât jusqu'après lundi prochain ; or, lundi étant jour réservé aux députés, nous perdrons l'occasion de nous occuper de ce bill. Il y a urgence, la compagnie désirant réduire son capital-actions et émettre de nouvelles actions, comme le bill l'y autorise. C'est une question d'intérêt purement privé, le bill ayant seulement pour objet de permettre aux actionnaires, sur un vote de la majorité des deux tiers d'iceux, de faire ce qu'il faudra pour prélever des fonds, afin de combler une lacune relativement au capital.

L'honorable M. FIELDING : Vu la requête de l'honorable député, il me semble que nous devrions laisser ces bills se rendre jusque devant le comité des Banques et du Commerce, sans toutefois nous engager d'aucune façon.

La motion est adoptée, le bill subit sa seconde lecture, et est renvoyé au comité des Banques et du Commerce.

COMPAGNIE D'ASSURANCE DE L'AMERIQUE BRITANNIQUE.

M. McCARTHY : Je demande permission de présenter le bill (n° 115) concernant la Compagnie d'assurance de l'Amérique Britannique et demandant qu'il lui soit accordé le même pouvoir qu'à la Compagnie d'assurance de l'Ouest.

La motion est adopté, le bill subit sa première et sa seconde lectures et est renvoyé au comité des Banques et du Commerce.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 116) concernant certains brevets de la Compagnie Canadienne Générale d'Electricité, à responsabilité limitée, et autres. —M. Grant.

PRESENTATION DE RAPPORT.

Liste des actionnaires des banques autorisées au 31 décembre 1903.—L'honorable M. Fielding.

FETE VICTORIA—AJOURNEMENT.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose :

Que lorsque cette Chambre s'ajournera vendredi prochain, elle reste ajournée jusqu'à mercredi, le 25 mai courant.

M. SAM HUGHES : N'est-ce pas là une faute d'impression et ne vaudrait-il pas mieux dire jeudi au lieu de vendredi ?

Sir WILFRID LAURIER : Non, c'est à dessein que j'ai écrit vendredi. C'est un bon jour. Mon honorable ami (M. Hughes) aurait-il quelque remarque à faire à ce sujet ?

M. SAM HUGHES : Je demanderai que la Chambre s'ajourne jeudi soir afin que nous puissions aller aux courses.

La motion est adoptée.

PONT DE LA COTE SAINT-PAUL.

M. MONK : Avant que nous passions à l'ordre du jour, j'appellerai l'attention du gouvernement et surtout du ministre des Chemins de fer sur une question d'urgence ; je veux parler de la construction d'un pont sur le canal de la Côte Saint-Paul. On a exécuté d'une façon convenable et rapide les travaux relatifs à la partie sous-jacente ; mais la mise en place des ouvrages en fer de la superstructure et de tout ce qui se rattache au parachèvement du pont souffre d'un retard inexcusable, cause beaucoup d'embarras aux gens de la Côte Saint-Paul et de tout le voisinage où il se fait un commerce considérable, surtout à cette saison-ci de l'année. Il est bien connu que ce sont toujours les ouvrages en fer qui retardent le parachèvement d'ouvrages de ce genre, mais je suis absolument certain que si le ministre des Chemins de fer et Canaux faisait certaines remontrances à l'entrepreneur, les travaux se termineraient sans plus de retard ; je crois qu'en effet, les ouvrages en fer sont, pour ainsi dire, prêts et qu'il s'agit simplement de les transporter sur place et de les installer, après quoi le reste des travaux se terminera en bien peu de temps. Ce retard met beaucoup d'entraves au trafic ; on ne peut traverser le canal, même à pied qu'en passant sur les écluses et en s'exposant ainsi à certains dangers. Je prie donc le ministre des Chemins de fer et Canaux de faire en sorte que les entrepreneurs achèvent ces travaux immédiatement.

L'honorable M. EMMERSON : Il est parfaitement vrai, comme vient de le dire l'honorable député, que les travaux relatifs à la partie sous-jacente sont terminés depuis déjà quelque temps et que le mal dont il se plaint dépend du retard des entrepreneurs, c'est-à-dire la Dominion Bridge Company, à exécuter certains travaux relatifs à la superstructure. Le ministère est à s'occuper de cette question ; le sous-ministre doit aller à Montréal demain matin pour faire des représentations à la compagnie en faute. Je dois dire que le ministère a pris toutes les précautions nécessaires pour donner toute la satisfaction possible aux intéressés. On a établi des traverses pour les piétons, mais, naturellement, le public a dû éprouver bien des embarras, que le ministère prendra tous les moyens possibles de faire cesser immédiatement.

M. SAM HUGHES : Je n'ai pas l'intention de prendre part à ce débat, ni de demander que le ministre des Chemins de fer, étant maintenant présent dans cette enceinte, il nous dise ce qu'il pense du Grand-Tronc-Pacifique.

Sir WILFRID LAURIER : A l'ordre.

M. SAM HUGHES : Je suis à dire que je ne le ferai pas.

L'honorable M. EMMERSON : Je regrette que le ministre des Chemins de fer vous cause tant de dérangement.

M. SAM. HUGHES : J'allais faire remarquer que le système de canaux qui aboutit à Montréal devant être utilisé beaucoup plus qu'autrefois, le ministre des Chemins de fer ferait bien de voir à faire disparaître les ponts et à faire pratiquer des passages souterrains en dessous du canal. Me trouvant à Montréal l'autre jour, j'ai remarqué qu'une longue suite de voitures encombrait la rue. Il devrait y avoir des tunnels partout en dessous du canal, dans la ville de Montréal.

BILL CONCERNANT LE GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du chemin de fer National Transcontinental. —(Sir Wilfrid Laurier).

Article 7 :

Sont abrogés les paragraphes 2 et 3 de l'article 7 de l'Acte du chemin de fer National Transcontinental et remplacés par ce qui suit :

Nonobstant les dispositions dudit acte ou les stipulations des contrats annexés, Sa Majesté le Roi, traitant pour le Canada, ne sera pas tenue ni obligée de mettre à exécution ou remplir les conventions, conditions, stipulations ou engagements contenus dans les contrats annexés de la part de Sa Majesté, traitant comme il est dit ci-desus, tant que la Compagnie du Grand Tronc n'aura pas pris envers Sa Majesté, traitant, comme il est dit ci-dessus, les engagements suivants :

(a) De garantir les obligations de la compagnie du Pacifique pour le reste de la somme nécessaire pour achever la construction de la division de l'Ouest mentionnée dans les contrats annexés, ainsi que stipulé à l'article 34 du contrat dont forme l'annexe dudit acte:

(b) D'acquérir et prendre des actions ordinaires de la compagnie du Pacifique jusqu'à concurence d'une somme d'au moins $24,900,000 ainsi qu'il est stipulé à l'article 27 du contrat en dernier lieu mentionné.

M. BLAIN : Je désire proposer un amendement à cet article. Cet amendement se lit ainsi :

Que le bill soit modifié par l'addition de l'article suivant:

Nonobstant tout ce qui est contenu dans cet acte ou dans ladite convention supplémentaire, le montant de l'intérêt payable par le gouvernement sans recours contre la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, en vertu des dispositions du paragraphe 32 de ladite convention intervenue en premier lieu, ne sera pas augmenté, mais restera tel que fixé et établi dans ladite convention intervenue en premier lieu et comme si le premier, le quatrième et le cinquième paragraphes de ladite convention supplémentaire n'y étaient pas contenus, et comme si ces trois paragraphes ne faisaient pas partie de la convention annexée ni d'aucune convention entre les parties.

Au cours de la discussion sur ce bill, le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) et aussi, je crois, le député d'Annapolis (M. Wade), ont

déclaré dans cette Chambre que les clauses supplémentaires n'augmenteraient pas d'un dollar la responsabilité du pays et n'augmenteraient pas d'un dollar l'intérêt que le public aurait à payer. Je regrette que l'honorable ministre des Chemins de fer ait quitté la Chambre juste au moment où cette question fut soulevée, pour la raison que je m'étais proposé de lui demander de vouloir bien donner au comité un mot d'explication sur ce point, savoir : si l'amendement, après ce changement, augmenterait la responsabilité du pays ou si le pays aurait à payer un montant d'intérêt plus élevé en vertu de l'arrangement soumis à notre approbation. En jetant un coup-d'œil sur l'arrangement original je constate que le pays devait garantir $30,000 par mille de la section des montagnes. La longueur de cette partie du chemin de fer est estimée à 500 milles, ce qui, à $30,000 par mille, rendrait le pays responsable de $15,000,000 d'après le contrat original. L'intérêt de 7 années sur cette somme, à 3 pour 100, serait de $3,150,000. En d'autres termes, le contrat original ratifié par la Chambre à la session dernière, rendrait le pays responsable de la somme de $150,000,000 et du payement de l'intérêt s'élevant à $3,150,000.

Or, ces messieurs ont déclaré dans cette Chambre que l'arrangement supplémentaire soumis à notre examen en ce moment n'augmenterait pas d'un dollar la responsabilité du pays et que le total de l'intérêt à payer n'en serait pas plus élevé. Il est important de prendre note de cette déclaration, afin que le comité et le pays comprennent si notre responsabilité a augmenté ou si le total de l'intérêt que nous avons à payer en vertu du nouvel arrangement sera plus grand ou s'il sera le même qu'aux conditions du premier contrat, comme les membres de la droite ont eu la bonté de nous le dire. D'après la nouvelle convention, la clause qui exige de nous une garantie de $30,000 par mille sur la section des montagnes, est biffée et remplacée dans le nouveau contrat par une clause en vertu de laquelle le pays se rend responsable des trois quarts du coût total de la section des montagnes.

On accorde un délai de huit ans pour la construction de ce chemin de fer, au lieu des cinq ans tel qu'indiqué dans l'ancienne convention, et l'intérêt de quatre ans s'élèvera à $6,000 par mille, de sorte que, en réalité, le coût total de la section des montagnes, formant une longueur de 500 milles, sera de $50,000 par mille d'après les estimations présentées. Le comité doit s'apercevoir que cette disposition impose au pays une plus forte responsabilité, puisque dans l'ancien contrat la garantie était limitée à $30,000 par mille. Le coût de la section des montagnes, y compris l'intérêt des sept années, sera de $56,000 par mille. Le pays est appelé à garantir les trois quarts du total, ce qui portera la responsabilité à $42,000 par mille, au lieu de $30,000, limite fixée par l'ancien contrat ratifié à la dernière session. En calculant sur la base de 500 milles, à $42,000 par mille, en vertu du nouveau contrat nous encourons une responsabilité de $21,000,000, au lieu de $15,000,000. Néanmoins, l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton), occupant son siège dans cette Chambre pendant cette discussion, demandera au comité d'adopter cette convention pour la raison qu'elle n'impose aucune nouvelle charge au pays. Le comité et le pays ont droit à de nouvelles explications de la part de l'honorable ministre de l'Intérieur et de l'honorable député d'Annapolis (M. Wade). Entamons maintenant la question de l'intérêt. Nous aurons à payer l'intérêt sur $21,000,000 pendant sept ans d'après le nouvel arrangement, ce qui portera le compte d'intérêt à $4,410,000. La responsabilité en vertu de l'ancien contrat est de $15,000,000. La responsabilité en vertu du nouveau contrat présenté à cette session est de $21,000,000. L'intérêt à payer d'après l'ancien contrat est de $3,150,000 et l'intérêt à payer d'après le nouveau contrat est de $4,410,000. Par conséquent ce changement sans importance de $6,000,000, comme le qualifient nos adversaires, imposé au pays depuis la session précédente, entraînera une augmentation d'intérêt de $1,260,000 qu'on devra puiser dans les fonds publics. Les électeurs se poseront naturellement cette question: Quels services le Grand-Tronc-Pacifique a-t-il rendus au peuple canadien pour justifier ainsi le changement du contrat original qui paraissait si satisfaisant aux partisans du gouvernement pendant la session dernière ? Qu'a-t-il fait pour le peuple du Canada pour mériter qu'on lui accorde un nouveau contrat en vertu duquel on demande au public de payer cette augmentation d'intérêt s'élevant à $1,260,000 et d'augmenter la responsabilité du pays de $6,000,000 ? Par là on ouvre la porte à un genre de construction de chemins de fer qui est plein de danger pour le pays. Un député versé dans ces questions a déclaré en plein parlement que pendant la première période décennale qui suivra la construction d'un chemin de fer les frais d'exploitation coûtent presque autant que la construction elle-même. S'il en est ainsi, il est facile de se rendre compte des avantages que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique retirera de la part du gouvernement à la suite des modifications apportées au contrat.

Le gouvernement aura à payer les trois quarts du coût de la section des montagnes, quelle qu'elle soit. On peut en estimer le coût à cinquante-six mille dollars par mille. Même si elle coûtait $70,000 par mille, le gouvernement n'en serait pas moins tenu d'après le nouveau contrat d'en payer les trois quarts, et si on considère que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique est particulièrement intéressée dans la section occidendale, le comité comprendra dès l'instant que la compagnie sera toute disposée à

augmenter les dépenses sur la construction de cette section, sachant que le gouvernement est obligé de payer l'intérêt et de garantir les obligations au montant des trois quarts du coût total, quel qu'il soit. Encore une fois, je regrette que l'honorable ministre des Chemins de fer (M. Emmerson) ne soit pas à sa place. Il me semble que l'honorable chef du gouvernement devrait envoyer quelqu'un à son bureau pour lui demander de venir occuper son siège. Il est resté ici pendant que la Chambre s'occupait d'affaires secondaires après l'ouverture à trois heures et il est parti aussitôt que le président a pris le fauteuil et que la question du Grand-Tronc-Pacifique est venue en discussion. Cette manière d'agir ne me paraît pas convenable ; je suis franchement d'opinion que les citoyens de ce pays accusent à bon droit le gouvernement de ne pas remplir tout son devoir envers le pays s'il permet à un ministre qui occupe une position si importante, de quitter la Chambre et de refuser absolument de donner un mot d'explication sur les changements importants qui ont été faits et sur la plus grande responsabilité qu'il a imposé au pays. Nous avons droit à des explications plus satisfaisantes de la part du gouvernement, et surtout de la part du ministre de la Justice. J'ai confiance que celui-ci prêtera toute son attention à cette affaire. Je serais heureux de l'entendre déclarer que cette modification du contrat n'augmentera pas considérablement la responsabilité du pays et n'exigera pas de sacrifices pécuniaires plus élevés pour payer l'intérêt. Il me semble que ce point exige de plus amples explications et j'espère que l'honorable ministre de la Justice aura la complaisance de donner dès maintenant son opinion qui est précieuse pour l'avenir, peut-être plus que pour le présent, attendu qu'il s'agit de revêtir ce document du sceau officiel. Comme il peut surgir plus tard des difficultés entre le gouvernement et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, ce qui me paraît inévitable, il sera très important de référer à la discussion rapportée dans les " Débats " et de connaître l'opinion de ceux qui sont responsables aux électeurs de ce changement, qui augmente à un degré aussi énorme la responsabilité imposée au peuple du Canada.

M. WADE : M. le président, les membres de la gauche sont très désireux de connaître l'opinion des autres sur le coût de cette voie ferrée, et ils paraissent prêts à représenter l'ancien ministre des Chemins de fer comme une autorité qu'ils sont disposés à suivre en toute occasion. Comment goûteraient-ils l'idée de consulter sur ce point son discours dans cette Chambre pendant la session dernière ? On la trouve à la page 8704 des Débats de 1903. La voici :

Puis nous avons une section des montagnes de 600 milles qui coûtera $30,000 par mille. Je crois que personne n'est suffisamment renseigné pour dire si cette estimation est beaucoup trop basse. Nous savons très bien que la construction des voies ferrées dans les montagnes est très coûteux bien qu'il y ait de bonnes raisons pour supposer que la ligne puisse être construite à travers l'un de ces défilés moyennant un prix considérablement moins élevé que celui qu'il faudrait payer pour traverser les montagnes à tout endroit situé au sud du tracé que cette ligne suivra pour atteindre le littoral. Je compte que $33,000 par mille serait à peu près exact. Je veux faire un calcul juste et raisonnable.

Voilà l'estimation faite par M. Blair, qui était alors ministre des Chemins de fer, relativement au coût de la section des montagnes. Je me suis risqué à énoncer ma propre opinion sur le coût probable de la section des montagnes. Cette opinion est basée sur les renseignements que j'ai recueillis et elle est d'une nature semblable à celle de M. Blair. Je peux avoir été mal renseigné et avoir été induit en erreur, mais tant que je ne serai pas en possession de faits en sens contraire, j'adhérerai à mon opinion. Quoi qu'il en soit, il me paraît oiseux de proposer un tel amendement au moment actuel, pour la raison que le contrat entre la compagnie et le gouvernement a été accepté de part et d'autres. Il est vrai que le contrat est assujetti à la ratification du parlement; il ne nous reste qu'à ratifier le contrat tel qu'il est ou à lui refuser la ratification. Si on fait des changements de ce genre dans le contrat, il faudra le renvoyer à la compagnie du chemin de fer pour savoir si elle veut consentir à ces modifications. Voilà toute l'affaire en quelques mots. L'honorable député qui propose l'amendement sait qu'il nous est impossible de l'accepter, pour les raisons que j'ai exposées. Je désire ajouter—et je tiens à répéter ce que j'ai dit déjà—que même si je commets une erreur de jugement et si mes contradicteurs ont absolument raison, et si le chiffre le plus élevé auquel ils ont estimé le coût du chemin de fer est le chiffre exact, même dans ce cas nous ne serions pas justifiables, en donnant pour raison l'augmentation de la dépense, de refuser de construire la voie ferrée immédiatement. Je ne crois pas qu'ils soient dans le vrai. Je crois qu'ils se trompent. L'estimation de M. Blair est probablement trop basse à $35,000 par mille, la mienne est peut-être trop basse aussi ; d'autres peuvent la trouver trop élevée, mais, comme l'a fait remarquer M. Blair dans cette Chambre à la session dernière, personne aujourd'hui n'est suffisamment renseigné pour se prononcer sur ce point en connaissance de cause. On ne peut qu'exprimer des opinions, qui n'ont de valeur que comme opinions.

M. BENNETT : Je ne crois pas que le public en général se rende compte de la portée de la législation qui est soumise. Il existe une pieuse croyance parmi les électeurs que le parlement se compose de représentants envoyés ici pour faire des lois, et que les partisans du gouvernement du jour ne sont pas tout à fait, comme les dépeint l'honorable

député (M. Wade), des pantins dont le gouvernement tire les ficelles. Enhardi par ses succès du passé, le gouvernement s'est hasardé à présenter cette mesure. Le bill du chemin de fer du Yukon ressemblait sur plusieurs points à celui-ci. A la fin du parlement le gouvernement bâcla l'affaire du Yukon, et comme il pouvait s'attendre d'avance à faire avaler n'importe quoi à ses partisans, il leur imposa la mesure et leur dit de voter, et c'est ce qu'ils ont fait. Ensuite, dans le cas du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal, le gouvernement prépara la mesure, la soumit à ses dociles partisans, leur dit de la voter, et ils la votèrent. Quoi ! les électeurs du Canada pourraient envoyer aussi bien au parlement des procurations comme cela se pratique dans les collèges électoraux aux Etats-Unis. Le député d'Annapolis a fait entendre que, puisque le gouvernement a proposé ce contrat, la majorité libérale doit nécessairement l'approuver. Je me souviens que lors de la discussion de l'affaire de l'Intercolonial au Sénat, à propos d'une proposition absurde, le sénateur Cox, dans toute l'innocence de son cœur, croyait que le parlement était composés d'hommes pensants et aptes à discuter.

J'ai lieu de croire que depuis ce temps le sénateur Cox a changé d'opinion sur les attributions du parlement, et qu'il pense aujourd'hui, comme beaucoup d'autres, que ceux qui appuient le gouvernement doivent être considérés comme des automates destinés à exécuter les volontés du ministère. Hier nous avons entendu parler d'opposition factieuse et de retard ; mais s'il y a du retard, la cause en est à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et au gouvernement ; s'ils avaient perfectionné leur législation l'année dernière, nous n'aurions plus à la discuter aujourd'hui. L'année dernière la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a fait des propositions que tout le monde a trouvé assez tranchées, mais elle a trouvé le gouvernement si accommodant et ses partisans de droite qu'elle a jugé à propos de revenir à la charge et de demander davantage. Il y avait un temps où les députés libéraux étaient très particuliers quand il s'agissait d'une dépense de quelques milliers de dollars, mais aujourd'hui ils sont disposés à gaspiller des millions, et ils désirent à peine s'arrêter à ce million et demi dont l'honorable député de Peel fait mention dans son amendement. Ce n'est plus le temps de s'occuper des milliers ; nous sommes à l'époque où ce puissant gouvernement peut dépenser par centaines de millions. Je suis surpris de la modération dont le Grand-Tronc-Pacifique a fait preuve lorsqu'il a trouvé si facile à pétrir la pâte (putty) qu'il avait entre les mains.

M. SAM. HUGHES : Puttee, de Winnipeg ?

M. BENNETT : Puttee, de Winnipeg ; on le trouverait dur comme du silex en comparaison du gouvernement actuel quand il s'agit de tirer l'argent de la bourse du peuple. Je me réjouis de ce que le ministre de la Justice condescende à accorder un peu d'attention au bill, étant donné que la plupart des membres du cabinet éprouvent le frisson quand nous le discutons. Où sont les ministres d'Ontario ? Le ministre des Douanes a eu un avertissement de ce qui l'attendait. Il a pris part à deux élections partielles, où il prônait ce fameux projet du Grand-Tronc-Pacifique et il demeura tout interdit en constatant l'absence d'applaudissements qui salua ses efforts. Mais il fût un temps où le ministre de la Justice ne s'intéressait guère au bill ; de fait, à une certaine époque, tous les députés du district de Québec y étaient opposés. C'était à l'époque où les promoteurs du Grand-Tronc-Pacifique considéraient le parlement du Canada comme un groupe d'hommes habiles en affaires, et que M. Hays et ses associés avaient le désir de soumettre un projet conçu dans la vraie manière des affaires. Mais les représentants du district de Québec, suivis plus tard par d'autres, firent comprendre qu'il ne s'agissait pas pour eux de faire des affaires, mais de la politique, et naturellement on devait en venir à comprendre dans cette proposition la vente de ce pont de Québec aussi merveilleux qu'il est inutile dans le moment.

M. SAM. HUGHES : Est-il vendu ?

M. BENNETT : Je ne saurais le dire, mais ce que je sais, c'est que le bill garantit sa vente. Le ministre de Justice peut être convaincu que s'il visite la province d'Ontario dans le cours des prochaines élections, il ne trouvera pas ses auditeurs très bien disposés quand il tentera de leur signaler les avantages de cette mesure du Grand-Tronc-Pacifique. On l'envisage à bien des points de vue différents. Dans l'Ouest, quelques-uns le considèrent comme un projet de chemin de fer transcontinental destiné à favoriser les transports ; mais dans les provinces maritimes, d'après le député d'Annapolis, on y voit surtout une distribution de fonds. Il va se dépenser de l'argent à pleines mains pour sa construction, et quand l'argent roule, la Nouvelle-Ecosse tient à en avoir sa part. C'est là le point de vue élevé auquel s'est placé l'honorable député d'Annapolis. Il a fait bel et bien savoir au parlement que dans toute distribution d'argent, les provinces maritimes ne devaient pas être oubliées.

Mais je pense que les provinces maritimes vont finir par considérer quelque peu la question de la dépense. L'attitude à l'égard de ce bill du gouvernement et de ses partisans, —car ils l'ont tous accepté,—rappelle celle de l'individu propriétaire d'un petit terrain dans quelque ville où l'on se propose d'accorder une prime considérable à une industrie nouvelle. Il se hâte de voter pour que la ville se charge de ce fardeau, dans l'espérance qu'il trouvera par là sous peu à ven-

dre son terrain avec bénéfice. De la même manière, le parti au pouvoir semble croire que toute cette entreprise va tourner à son avantage politique, ni plus ni moins. Ces messieurs de la droite ont dû renoncer à leurs opinions pour appuyer cette mesure. Prenez, par exemple, l'honorable député de Hants (M. Russell). On se rappelle qu'il y a quelque deux ans, quand l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux était à lancer un projet pour le prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, il n'y avait pas d'admirateur plus ardent de la mesure que l'honorable député de Hants. C'était même lui qu'on soupçonnait d'en être l'inspirateur. Ce n'est pas à ce moment-là que l'honorable député de Hants considérait l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux indigne de délier les cordons des souliers du premier ministre. C'était l'époque où l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux était le grand impresario des provinces maritimes, et il lui suffisait de tirer les ficelles pour que toutes les marionnettes se missent à danser. Nous avons donc eu cette lettre de l'honorable député de Hants, alors député d'Halifax, approuvant à outrance le projet d'extension de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne. Mais, M. le président, tout est bien changé. Le ministre des Chemins de fer et Canaux n'est pas aujourd'hui le grand manitou qu'il était alors.

M. WM ROCHE : De quelle député d'Halifax voulez-vous parler ?

M. BENNETT : Je ne parle pas de l'honorable député qui est inconnu en dehors de son bailliage. Quand on parle de l'honorable député d'Halifax, dans notre pays, et notamment dans la province d'Ontario, il va sans dire qu'on ne songe jamais à mon interlocuteur. C'est à l'honorable chef de l'opposition que l'on pense. L'année dernière, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique donna à entendre que la section des montagnes coûterait à peu près $30,000 par mille ; mais aujourd'hui le gouvernement est placé dans un joli dilemme : il a, d'une part, l'opinion que $30,000 par mille suffiront à construire cette section,—c'est celle de l'honorable député d'Annapolis ; et pourtant le gouvernement s'humilie en acceptant l'assurance de sir Charles Rivers-Wilson de préférence à celle de l'honorable député d'Annapolis. Or, je pense que l'honorable député d'Annapolis a droit à des excuses de la part du gouvernement qui a eu l'audace de porter cette garantie de $30,000 à $56,000 par mille. Il est très vrai, comme l'a dit l'honorable député d'Annapolis, que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a déclaré que la section des montagnes ne coûterait que $35,000 par mille. Ce n'était, toutefois, que son opinion, et son opinion n'a de poids auprès du gouvernement que sur un certain sujet. Quand il s'en vient trouver les ministres, gourdin au poing, et qu'il leur dit qu'à son avis la province du Nouveau-Brunswick va se tourner contre eux aux prochaines élections à moins qu'ils ne lui accordent la position la plus avantageuse qu'ils aient à donner, alors ils suivent son avis et et lui accordent ce qu'il demande. Mais en matière de construction de chemins de fer, ils n'acceptent pas ses conseils.

Toute l'affaire se réduit à ceci : les ministres restent sourds à toutes les propositions qu'on leur fait, si ce n'est à celles qui sont dans l'intérêt de la Compagnie du Grand Tronc ; mais tout ce que cette, compagnie est tenue de faire, c'est de demander au gouvernement ce qu'elle désire, et le gouvernement le lui accorde. On parle de David Crockett et du raton ; mais cet animal prend deux fois plus de temps à venir se livrer au chasseur sans pareil, que le gouvernement n'en met à se placer à la merci du Grand Tronc quand celui-ci lui fait signe. Ou encore, on parle de la veuve de Windsor—tout ce que le Grand Tronc doit faire, à n'importe quel moment, c'est de dire ce qu'il veut, et ce gouvernement très obligeant lui accorde aussitôt ce qu'il désire. Maintenant, je ne suppose pas que le ministre de la Justice cherche à justifier cette augmentation de $1,260,000. Il se contentera de dire que la somme est minime et que la peau ne va pas sans la queue.

M. WADE : Je regrette beaucoup que l'honorable député préopinant et beaucoup de ses collègues aient l'opinion qu'il a exprimé au sujet des provinces maritimes. Il est vrai que je me suis fait le défenseur des provinces maritimes relativement à ce projet, et pour cette raison j'ai été en butte aux attaques incessantes de la gauche. Quand l'honorable député déclare que nous supportons ce projet parce qu'il entraîne une distribution d'argent dans les provinces maritimes, ce qu'il dit est inexact. Je n'ai jamais dit pareille chose à la Chambre ou ailleurs. Ce que j'ai déclaré, et ce que je déclare de nouveau, c'est que lorsqu'on lance quelque grande entreprise nationale, les provinces maritimes désirent en être. Si le Canada doit progresser, nous avons le droit de progresser avec lui. S'il se construit un chemin de fer transcontinental, nous avons le droit d'avoir un de ses terminus dans les provinces maritimes. C'est ce que j'ai dit, ce que je répète, et ce que je ne cesserai de proclamer ; et ni les railleries, ni les injures, ne me feront dévier un seul instant de cette ligne de conduite. L'honorable député de Simcoe-st (M. Bennett) a encore faussement interprété mes paroles quand il a dit que, d'après moi, quelle que fût l'attitude du gouvernement, nous étions tenus de l'appuyer. Voici ce que j'ai dit : le gouvernement a signé un contrat avec la compagnie du chemin de fer, et il nous faut ou accepter ce contrat ou le rejeter dans son entier. C'est là du simple sens commun, et tout homme proposant ces amendements s'en rend compte. Le gouvernement a conclu cet arrangement avec la compagnie du chemin

de fer, il se présente devant le parlement avec ce contrat à rejeter ou à approuver ; tout député est libre de voter comme il l'entend ; mais vous ne sauriez nier qu'il vous faut accepter ce contrat dans son entier ou le rejeter. Je conçois que ces messieurs de la gauche soient quelque peu ennuyés de constater une telle unanimité chez les membres de la droite, de constater que nous sommes prêts à suivre nos chefs, de voir que nous avons confiance dans leur jugement, de voir que nous allons leur donner notre appui pour ce projet dont le but est le bien-être et l'avancement du Canada. Je conçois leur amertume, car ils n'ont qu'à prendre la parole pour qu'il se manifeste des divergences d'opinion entre eux et leur chef ; témoin l'honorable préopinant.

M. SAM. HUGHES : Ces honorables messieurs de la droite forment-ils une phalange compacte ?

M. WADE : Une phalange compacte. Qu'on me permette de donner un exemple des divergences d'opinion qui se manifestent du côté de la gauche. L'honorable député préopinant dit que la première proposition faite par la Compagnie du Grand Tronc était acceptable au point de vue des affaires, six ou sept autres ont dit la même chose. Cette proposition consistait à laisser la Compagnie du Grand Tronc construire un chemin de fer à travers les territoires du Nord-Ouest, à partir de North-Bay, et par là lui permettre de détourner tout le trafic vers les ports de mer des Etats-Unis, le long de son propre réseau.

M. SAM. HUGHES : L'honorable député fait erreur ; je n'ai jamais parlé de cela comme d'une proposition acceptable au point de vue des affaires.

M. WADE : Ce n'est pas de l'honorable député que je parle. L'honorable député de Simcoe-est a fait cette observation il n'y a pas longtemps. L'honorable député d'Hastings-est avait dit la même chose, et avait prétendu parler au nom de l'opposition tout entière ; tous les membres de la gauche applaudirent dans le temps, et ce n'est que trois semaines plus tard que son chef répudia la déclaration qu'il avait faite.

Nous entendons la plupart de ces honorables députés déclarer que la meilleure chose à faire serait de construire un chemin reliant North-Bay au réseau du Grand-Tronc ; et le chef de l'opposition, de son côté, déclare que ce qu'il voudrait ce serait d'étendre l'Intercolonial à travers les prairies, et peut-être le prolonger jusqu'à l'océan Pacifique. Ils sont partagés d'opinion. En supposant que, par impossible, ces messieurs arrivassent au pouvoir, je me demande qui l'emporterait des deux ; serait-ce les représentants de l'Ontario, membres de la gauche, avec leur projet de supprimer complètement la section de l'est et de ne construire le chemin qu'à partir de North-Bay ; ou serait-ce le chef de l'opposition avec son projet ? C'est une question à laquelle il serait très difficile de répondre, et je n'essaierai pas de le faire. Puisque ces honorables messieurs remontent le cours des années pour nous faire l'histoire des provinces maritimes, je les prierai de considérer un instant ce qu'a fait leur parti quand il était au pouvoir en ce qui regarde cette compagnie même. Dans le temps leurs amis achetèrent l'embranchement du Grand-Tronc reliant Québec à la Rivière-du-Loup et en firent un tronçon de l'Intercolonial en 1879 et 1880. Sir Charles Tupper déclara catégoriquement en cette Chambre qu'aux termes du contrat, il serait impossible pour le Grand-Tronc de diriger son trafic sur Portland ; mais que les marchandises et les voyageurs seraient transportés à Québec et confiés à l'Intercolonial. Et pourtant, quand nous en venons à examiner le contrat, nous n'y trouvons pas une ligne en vue d'assurer ce résultat. Mais il reste ceci d'acquis. Certains honorables députés se plaignent de ce que le Grand-Tronc a des intérêts aux Etats-Unis. Je les prie de se reporter au contrat intervenu dans le temps et aux lois qui furent alors votées, et ils constateront que le Grand-Tronc fut obligé, aux termes du contrat et de la loi, de dépenser une partie de la somme reçue comme prix d'achat jusque dans la ville de Chicago.

C'est une des stipulations faites dans le temps ; et pourtant, ces messieurs trouvent à redire à ce que le Grand-Tronc ait des ramifications aux Etats-Unis. Je ne me proposais pas de dire un mot à ce sujet, mais je ne pense pas que le débat puisse être avancé par des déclarations hasardés et téméraires comme celles-là. Je me fais le champion des provinces maritimes en tant que partie de la confédération canadienne ; je me propose de les défendre de ma parole en toute occasion ; et quand ces messieurs viendront dénigrer les habitants de ces provinces,—ce n'est pas la première fois qu'on le fait en cette Chambre——

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. WADE : L'année dernière c'est aux habitants du Nouveau-Brunswick qu'on en voulait. On nous a dit que personne là-bas ne demandait ce chemin, si ce n'est quelques personnes désireuses de voir dépenser de l'argent dans la province. C'est là la réputation que l'on fait aux habitants du Nouveau-Brunswick. Au nom des provinces maritimes, je proteste contre l'allégation faite en cette Chambre que la population de ces provinces n'envisage cette entreprise qu'au point de vue de l'argent qui sera dépensé chez elle à son occasion.

Nous nous plaçons à un point de vue tout autre ; nous fondons des espérances sur ce chemin, et des espérances qui ne seront pas déçues, j'en ai la conviction. Nous croyons que grâce à l'établissement de ce chemin, nous retirerons quelque avantage de la confédération. Nous avons foi dans ce projet, nous croyons que son exécution produira les

résultats qu'on en attend, et nous croyons aussi que nos intérêts devraient être protégés comme ils le méritent.

M. NORTHRUP : L'honorable député d'Annapolis (M. Wade), comme c'est d'ailleurs son habitude quand il prend la parole, s'est attiré toute notre reconnaissance en jetant une vive lumière sur le sujet en discussion. Je ne pense pas que la Chambre ait encore entendu un exposé aussi clair, aussi précis, aussi net que celui qu'il vient de faire, de la raison qui porte ces messieurs de la droite à appuyer ce bill. Il a signalé la différence qui existe entre ces messieurs de la droite et ceux de l'opposition, et nous nous sommes attirés son mépris pour nous être donné l'illusion que nous avions le droit de penser par nous-mêmes, tandis que ces messieurs de la droite, d'après lui, ont une entière confiance dans le jugement de leurs chefs et sont prêts en tout à les suivre. Lors de la session dernière, l'opposition était unanime à croire que la seule raison qu'avaient les membres de la droite d'appuyer cette mesure c'était leur confiance dans le très honorable premier ministre qui avait conclu le marché et leur résolution de lui prêter leur concours dans cette affaire que ce fût ou non pour le bien du pays. Mais lorsque nous entendons un légiste et un parlementaire de la réputation de l'honorable député d'Annapolis nous déclarer gravement que nous sommes tenus d'accepter ou de rejeter ce contrat en entier, notre surprise est grande ; ce n'est certes pas là un raisonnement à faire devant un tribunal. Il est vrai qu'un contrat est soumis à la Chambre et que si la Chambre ne le confirme pas, il restera lettre morte. C'est précisément ce qui est arrivé, l'année dernière. On nous a dit que nous n'avions aucun droit de modifier le contrat. Le contrat avait été passé avec des personnes responsables et il devait être ratifié ou rejeté tel qu'il était. Ces messieurs de la droite, chaque fois qu'ils se trouvèrent hors d'état de défendre telle ou telle stipulation, se réfugièrent derrière cette excuse : Nous ne pouvons modifier en rien ce contrat qui a été conclu avec des personnes responsables. Si la Chambre n'avait pas le droit de modifier le contrat, le pays sait aujourd'hui que l'autre partie avait le droit de le modifier, et de fait l'a modifié. Le contrat qui nous est soumis actuellement est tout à fait différent du contrat primitif, et je demanderai à l'honorable député d'Annapolis quelle différence cela pourrait bien faire si la Chambre changeait aucune partie de ce contrat ?

M. WADE : L'inconvénient, je pense, serait celui-ci, que si nous faisions des changements au contrat, comme je l'ai dit auparavant, il nous faudrait soumettre ces changements à la Compagnie du Grand Tronc, et la préparation d'un nouveau contrat entraînerait un second retard d'un an. Nous ne pourrions donc établir cette voie de communication vers l'Ouest avec la rapidité désirable.

M. NORTHRUP : Il y a un contrat actuellement qui pourra être exécuté une fois approuvé ; et si ce contrat est amendé, au lieu d'attendre un an, tout ce qu'il sera nécessaire de faire sera de convoquer une réunion des actionnaires du Grand Tronc, ce qui pourrait se faire dans l'espace de quelques semaines ; moins d'un mois après la prorogation de cette Chambre, les actionnaires du Grand Tronc pourraient ratifier un nouveau contrat et les travaux pourraient être commencés dans deux mois d'aujourd'hui. Quand un honorable député de la position de l'honorable député d'Annapolis vient dire gravement à la Chambre et au pays que, si nous amendons le contrat, toute l'affaire devra rester en suspens encore un an, c'est plus que nous sommes prêts à admettre..

Tout le raisonnement de ces messieurs de la droite, comme l'honorable député d'Annapolis l'a exprimé, consiste à dire qu'il nous faut ce contrat tel qu'il est. C'est ce qu'on a prétendu, l'année dernière, et nous obtenons le résultat qu'on doit attendre de toute affaire où l'une des parties dit : Il me faut passer un contrat avec vous et personne autre. L'autre partie invariablement exploite celle qui admet ainsi sa faiblesse et en profite pour poser les conditions les plus dures. Le président du Grand Tronc a déclaré, et un ministre l'a affirmé en Chambre que le gouvernement connaissait d'autres compagnies qui seraient prêtes à construire le chemin. J'ose dire que si le gouvernement ne désire que l'établissement d'une voie à travers le Nord-Ouest, il n'aura pas de difficulté à la faire construire par d'autres que le Grand Tronc. Il a déclaré que le ministre des Chemins de fer estimait le coût de construction de la section des montagnes à $35,000 par mille, et il est porté à accepter ce chiffre.

M. WADE : Pas du tout ; j'ai placé la dépense à $40,000.

M. NORTHRUP : Vous avez eu des renseignements qui vous portaient à croire que $40,000 seraient à peu près le montant, mais pas exactement le montant. Le ministre des Chemins de fer a dit $35,000. L'honorable ministre d'Annapolis dit $40,000, et pourtant il approuve la stipulation. Ne sait-il pas que le contrat primitif est basé sur $40,000 ; car puisque la responsabilité de l'Etat était limitée à $30,000, cela voulait dire évidemment que le chemin coûterait à première vue $40,000. Puis, quand nous voyons le gouvernement dont la responsabilité était fixée à $30,000, correspondant à une dépense totale de $40,000 par mille, assurer, au lieu de cette responsabilité limitée, une responsabilité sans bornes, nous avons la meilleure preuve au monde que le gouvernement ne s'attend pas à construire cette section des montagnes moyennant $40,000.

M. WM. ROCHE (Halifax) : Je ne sais trop ce que j'ai pu faire pour attirer sur ma tête les foudres redoutables de cet homme

d'état de réputation continentale, l'honorable député de Simcoe (M. Bennett). Il a dit que je n'étais pas connu en dehors de mon bailliage.

M. BENNETT : J'entends dire comme homme politique.

M. WM. ROCHE (Halifax) : L'honorable député a dit que je n'étais pas connu en dehors de mon bailliage. Bien que je ne sois qu'un humble membre du groupe que je représente, je me félicite de jouir de la confiance des habitants de ma ville natale, comme il a été démontré en plusieurs occasions. Je suis fier de déclarer que dans mon propre voisinage, où l'on me connaît, ma réputation est bonne, et je ne puis que souhaiter à mon antagoniste de jouir d'une aussi bonne renommée dans sa circonscription. Et quand ma réputation deviendra aussi mauvaise qu'il voudrait laisser croire qu'elle est, je me retirerai des rangs de la députation, et mon honorable ami pourra suivre mon exemple. La question que je lui ai posée était des plus pertinentes. Si les observations qu'il a faites avaient quelque sens, elles voulaient dire que j'avais approuvé la proposition de prolonger le chemin de fer jusqu'à un certain endroit. L'honorable député s'attaquait à la conduite de l'honorable député de Hants qui avait approuvé un certain projet ; puis il a attaqué le député d'Halifax, pour l'avoir approuvé également. J'aurais compris l'attaque de l'honorable député s'il m'avait visé, vu que le député de Hants et moi nous sommes du même parti ; mais s'il prétend que le projet a été approuvé, d'une part, par l'honorable député de Hants, et de l'autre, par l'honorable chef de l'opposition, je ne vois pas quelle est la portée de son attaque. Toute l'affaire se résume à ceci, que deux députés des provinces maritimes, de couleur politique différente, ont approuvé le projet. Mais en ce qui me regarde, je n'ai jamais approuvé aucune telle proposition et je désire consigner cette déclaration dans le compte rendu des "Débats."

Une prétention favorite de quelques honorables députés des circonscriptions rurales, —très rurales de l'Ontario—c'est que les provinces maritimes sont toupours prêts à se vendre, que leurs habitants envisagent toutes les mesures au point de vue de ce qu'ils en pourront tirer. Mais, M. le président, je proteste contre cette imputation de vénalité dirigée contre la population des provinces maritimes. Elle ne s'inspire pas de tels motifs plus que les habitants de la plus grande des provinces du Dominion. Les provinces maritimes, au contraire, donnent au reste du Canada le bon exemple du patriotisme et de toutes les autres bonnes qualités. A l'époque où la province d'Ontario était en révolte contre le gouvernement britannique, la petite province de la Nouvelle-Ecosse votait tout son revenu pour armer sa milice, en vue de la répression des troubles,—troubles qui éclatèrent non loin du comté de mon honorable ami. J'espère qu'on va cesser ces moqueries à l'adresse des provinces maritimes, et particulièrement de la Nouvelle-Ecosse, qui n'a à prendre de leçon d'aucune autre, ni en ce qui regarde l'esprit qui anime ses enfants, ou la réputation de ses habitants ; et si vous enlevez de cette Chambre les représentants des provinces maritimes, de l'un et l'autre parti, il n'en restera pas qui leur soient supérieurs. Il n'y aura pas, je pense, un seul mille de ce chemin de fer qui sera construit dans la Nouvelle-Ecosse ; de sorte que cette province n'a rien à gagner au point de vue pécuniaire de la construction même du chemin de fer ; mais naturellement, nous nous attendons de retirer comme les autres parties du pays quelque avantage de la mesure accessoirement, en proportion de notre étendue, du chiffre de notre population et de notre contribution à la caisse publique. Si nous appuyons cette mesure, ce n'est pas parce que nous espérons en retirer quelque avantage pécuniaire particulier à la province ; mais parce qu'elle est destinée à favoriser toutes les parties du Dominion, et c'est dans cet esprit patriotique que les suffrages des électeurs des provinces maritimes seront donnés à ce projet. Si nous l'appuyons, c'est que nous pensons qu'il sera à l'avantage du Canada et pas pour d'autre motif.

L'amendement de M. Blain est rejeté.

M. NORTHRUP : Avant que cet article soit adopté, j'ai un amendement à proposer, en ces termes :

Que l'article 7 du bill soit amendé par l'addition de ce qui suit comme paragraphe (3) :

(3) Que toutes les actions libérées de la Compagnie du Pacifique dont la Compagnie du Grand Tronc fera l'acquisition en aucun temps ci-après jusqu'à l'expiration du bail mentionné dans l'article 20 dudit contrat en dernier lieu mentionné, ou jusqu'au paiement et à l'acquittement de toutes les obligations garanties par la Confédération canadienne, aux termes des contrats annexés, seront engagés et transférés à la Confédération canadienne en garantie de l'exécution et de l'accomplissement fidèles par la Compagnie du Pacifique et par la Compagnie du Grand Tronc respectivement de toutes les conventions, engagements, obligations, conditions et stipulations desdites compagnies respectivement que la Confédération canadienne a le droit de faire exécuter et observer aux termes ou en vertu desdits contrats annexés; et l'acte établissant cet engagement contiendra toutes les dispositions ordinaires qui pourront être requises pour donner leur véritable effet aux contrats annexés, modifiés par l'acte du chemin de fer national transcontinental et le présent acte.

Il suffira de très peu de mots, M. le président, pour soumettre à la Chambre les vues de ceux qui pensent que les intérêts du pays seront protégés par l'adoption de l'amendement que je viens de proposer. Mon honorable ami le ministre de l'Intérieur, en admettant, hier, que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'a elle-même aucun crédit,

et qu'elle serait incapable de trouver les fonds nécessaires à son entreprise sur les marchés monétaires du monde, n'a fait que dire ce que chacun sait. Il est aussi bien connu de tous les députés de cette Chambre que les seuls engagements que le Canada possède qui lui assurent l'exécution du contrat passé avec le Grand-Tronc-Pacifique, sont ceux du Grand-Tronc-Pacifique lui-même. La Compagnie du Grand Tronc ne s'est engagée à rien, si ce n'est à garantir les obligations de seconde hypothèque ; de sorte que, nonobstant toutes les conditions et stipulations contenues au contrat, nous n'avons aucun moyen de les mettre en vigueur, si ce n'est par les procédures qu'il pourra être nécessaire de prendre contre une compagnie sans crédit, de l'aveu même du ministre de l'Intérieur.

Puis, quand nous cherchons s'il n'y aurait pas quelque moyen de protéger le pays, nous constatons que des actions pour un montant considérable doivent être émises par le Grand-Tronc-Pacifique. Aux termes du contrat primitif, ces actions devaient être détenues par le Grand Tronc. Quand les nababs du Grand Tronc se montraient disposés à promettre de détenir ces actions, quand les ministres, depuis le très honorable premier ministre, chef du gouvernement, jusqu'au dernier d'entre eux, déclaraient à la Chambre que cette détention des actions par le Grand Tronc, à qui il était interdit d'en disposer, serait une garantie sérieuse pour le peuple ; il est possible que certains honorables députés de la droite aient donné leur appui au bill en considération de cette entente. Or, même à ce moment, nous les membres de l'opposition prétendions que le Grand Tronc pourrait acquérir ces actions sans les payer en argent, tandis que ces messieurs de la droite soutenaient qu'aux termes du contrat primitif il était nécessaire que le Grand Tronc les payât en argent. Aujourd'hui les conditions sont changées, et tous admettent que le Grand Tronc n'est pas obligé de payer en argent, mais qu'il peut obtenir ces actions en équivalent de la garantie qu'il lui faut donner sur les obligations de seconde hypothèque. Si, au moment où l'on supposait que le Grand Tronc paierait ces obligations en argent—et c'était la prétention des ministres l'année dernière—le gouvernement jugeait qu'il était si raisonnable, si convenable et si nécessaire dans l'intérêt du pays que la Compagnie du Grand Tronc conservât ces actions, combien n'est-il pas plus raisonnable que le Grand Tronc reste porteur de ces actions comme garantie de l'exécution du contrat, aujourd'hui qu'il est connu qu'il n'aura pas à payer un sou, mais qu'il obtiendra les actions comme équivalent de la garantie qu'il donne ? Ces messieurs de la droite ont assuré à la Chambre que la division de l'ouest sera lucrative. Nous ne sommes pas prêts à les contredire à cet égard ; nous disons que nous n'en savons rien ; mais nous espérons qu'ils sont dans le vrai. Dans ce cas, la responsabilité qu'assure le Grand Tronc à l'égard de ces obligations de seconde hypothèque ne lui imposera aucun déboursé en argent. Si la division de l'ouest doit être lucrative, si le Grand Tronc n'y met jamais rien de plus que sa garantie de certaines obligations, pourquoi recevrait-il pour vingt-cinq ou trente ou quarante millions de dollars d'actions qu'il pourra convertir en espèces le jour suivant, s'il le désire ? Comme le pays court un risque beaucoup plus sérieux que le Grand Tronc, il est à propos de le protéger, et cette motion a pour but de prescrire que les actions restent comme garantie pour le pays sous quelque forme. La Chambre a rejeté la proposition qui a été faite de réserver au pays des actions en proportion de la garantie donnée. Voici un mode encore moins discutable que celui-là d'atteindre le but. S'il était nécessaire que les nababs du Grand Tronc retinssent possession des actions quand on les obligeait de les payer en espèces, certes il n'est pas déraisonnable de demander qu'il leur soit interdit de s'en défaire quand ils les obtiennent pour rien, mais qu'ils soient obligés de les retenir comme garantie de l'exécution des engagements pris par le Grand-Tronc-Pacifique. Le gouvernement semble croire de grande importance que le Grand Tronc ait la haute main sur l'administration de cette nouvelle compagnie. Il continue de demander que le Grand Tronc ait la haute main sur les cessionnaires des actions une fois que celles-ci seront sorties de ses mains. Si le Grand Tronc doit avoir la haute main sur l'administration du chemin de fer, quelle objection peut-il y avoir à obliger le Grand Tronc à retenir les actions comme garantie pour nous de l'exécution fidèle des obligations du Grand-Tronc-Pacifique ? Un honorable député de la droite—je pense que c'est l'honorable député d'Annapolis (M. Wade)—dit que le Grand Tronc n'a pas d'autre moyen de tirer quelque bénéfice du contrat que la vente des actions, qu'il n'a pas d'autre moyen de se refaire s'il était tenu de payer en vertu de sa garantie des obligations. Assurément, ce ne peut être le cas. Du jour où le Grand-Tronc-Pacifique commencera à fonctionner, le Grand Tronc retirera des bénéfices considérables de son exploitation. Pour engager ses actionnaires à accepter cet arrangement, le président du Grand Tronc leur a dit que jusqu'aujourd'hui ils étaient obligés de remettre à une compagnie étrangère leurs marchandises à destination de l'ouest et qu'ils ne recevaient rien pour le transport de ces marchandises au delà du terminus de leur ligne ; et qu'afin de pouvoir continuer à retirer des dividendes, il leur fallait prolonger leur réseau vers l'ouest afin que le Grand Tronc reçut quelque rémunération pour le transport des marchandises entre l'est et l'ouest.

Si la Compagnie du Grand Tronc compte bénéficier des transports que la Compagnie

du Grand-Tronc-Pacifique pourra lui transférer, à plus forte raison sommes-nous en lieu d'exiger qu'elle détienne les actions en question à titre de garantie de l'exécution des arrangements intervenus entre le gouvernement et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Un orateur a fait remarquer, il y a quelques instants, que si la Compagnie du Grand Tronc eût construit sa ligne de North-Bay vers l'est, comme le portait le projet primitif, elle aurait pu dévier les transports vers Portland, au lieu de les diriger vers les ports canadiens. Examinons un instant ce que comporte cette affirmation. En nous demandant une charte pour la construction d'un chemin de fer, de North-Bay à Winnipeg, la Compagnie du Grand Tronc nous faisait une demande à laquelle nous n'étions pas tenus de donner notre assentiment, mais nous aurions pu attacher à la concession de cette charte les conditions qu'il nous aurait plu de stipuler. Quant à l'obligation de ne pas dévier les transports vers Portland, les hommes de loi ici en conviendront, il serait impossible d'établir dans la convention à l'étude une disposition plus draconnienne dans ce sens que ne le ferait une charte autorisant la compagnie à construire un chemin de chemin de fer de North-Bay en gagnant vers l'est.

Mais, s'écrie-t-on, si ce contrat est mis à exécution, les transports se dirigeront vers Québec. Si l'on veut forcer les transports de s'acheminer vers les provinces maritimes, au lieu de se diriger vers Portland, serait-il possible d'employer, pour atteindre ce but, d'autres moyens que ceux utilisés aujourd'hui, alors que les transports peuvent se diriger vers Montréal En atteignant Montréal, les transports peuvent se diriger vers Portland ; et de même, et atteignant Québec ils peuvent prendre la route de Portland. Le seul moyen de lier la Compagnie du Grand Tronc, c'est de modifier le traité, en substituant Montréal à Québec. A mon avis, il est impossible de trouver une formule qui lie la compagnie ; et par conséquent, le gouvernement devrait accepter l'amendement que je propose ; car, sans porter atteinte aux droits de la compagnie, il tend à assurer l'exécution des conventions qu'il est impossible d'appliquer autrement.

L'honorable M. FITZPATRICK : Cet amendement est basé sur la supposition que les actions de la compagnie sont sans valeur aucune et ne peuvent lui être d'aucune utilité. Cette question est revenue plusieurs fois sur le tapis et a provoqué un grand nombre d'amendements. Que l'honorable député (M. Northrup) me permette de lui faire observer que la Chambre est parfaitement éclairée sur la pensée des députés de la droite et de la gauche à cet égard. L'honorable député prétend que cette compagnie est créée dans le but de construire un chemin de fer de Winnipeg à Port-Simpson, et qu'elle est aussi autorisée à exécuter plusieurs entreprises auxilières, et dans ce but, elle est autorisée à émettre des obligations jusqu'à concurrence d'une somme à peine suffisante pour la construction du chemin de fer ; et cependant, on veut l'empêcher d'utiliser ses actions et d'en appliquer le produit à l'outillement de la voie ferrée, aux aménagements de ses têtes de ligne et à toutes les améliorations que doit effectuer une compagnie de chemin de fer. S'il veut être conséquent avec lui-même, l'honorable député devrait déclarer que la compagnie n'a nullement besoin de ce capital-actions et que la Chambre devrait se contenter d'affirmer que la compagnie se bornera à l'émission de ces obligations et qu'elle n'aura pas de capital-actions.

M. CLANCY : L'autre jour, le ministre nous a fait une observation, qui du reste, a été formulée à diverses reprises, au cours de ce débat : c'est qu'on doit appliquer à l'outillement des têtes de ligne le produit de la vente de ces obligations. Le ministre, qui jouit d'une haute réputation comme homme de loi, sait parfaitement que les frais se rattachant aux têtes de ligne figurent au compte du coût de construction et qu'il n'est nullement besoin d'y pourvoir de pareille façon. En outre, quant à savoir si, à notre avis, une partie de ces deniers serait affectée à l'outillement de la voie ferrée, je le déclare, nous n'affirmons rien de semblable. Nous nous rangeons entièrement à l'avis du président du Grand Tronc qui est parfaitement renseigné sur toute la question. Or, à l'assemblée de ses actionnaires à Londres, il a affirmé que la compagnie du Grand Tronc ne serait pas tenue de verser plus de $15,000,000 en chiffres ronds ; que toute sa responsabilité se borne aux garanties atteignant le chiffre que j'ai mentionné. A maintes reprises, le ministre de la Justice nous a dit : peu importe ce que sir Charles Rivers-Wilson peut avoir déclaré en différentes circonstances ; quant à nous, nous sommes liés par le contrat. J'ignore quelle interprétation le ministre donne aux dispositions du contrat à cet égard ; et s'il a déjà éclairé la Chambre à ce sujet, je ne l'ai pas entendu ou bien la mémoire me fait défaut.

Je ne veux pas prolonger inutilement cette discussion. Je me contente de dire que le ministre des Finances et le ministre des Douanes nous ont déjà éclairés sur cette question : la Compagnie du Grand Tronc a demandé au parlement de sanctionner certaines modifications apportées au contrat primitif. Voilà tout ce qui en est. On ne saurait placer la Chambre des communes en posture plus humiliante. Les députés ont-ils tellement perdu tout sentiment d'indépendance et toute notion de leur devoir et du mandat qu'ils détiennent ici, que la première compagnie venue puisse s'adresser à elle et lui dire : sanctionnez cette convention sans en retrancher un iota. Voilà en réalité une singulière situation qui ne cadre

guère avec la dignité et l'indépendance de la Chambre. Mais s'écrie-t-on : il y a urgence et il s'agit d'empêcher de parer à tout retard. Le député de Hastings (M. Northrup) a répondu à cette objection. La Chambre, dit-il, siégera encore un mois et demi ; toutes les modifications apportées à la convention intervenue avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ou à la loi se rattachant à cette convention seront soumises aux actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc qui seront convoqués pour ratifier ces modifications. Ce prétexte d'urgence n'est guère valable. Pareilles excuses sont à la mode, et même parmi les députés, il est de bon ton d'alléguer des excuses, quand même elles seraient défectueuses. Ces messieurs prétendent-ils que l'excuse alléguée aujourd'hui soit valable ? L'amendement du député de Hastings est fort pertinent, et voici pourquoi : le gouvernement s'est chargé de graves obligations, et en pareilles circonstances, rien n'empêche que les titres des actions acquittées, cédées à la Compagnie du Grand-Tronc, ne soient déposés dans le coffre public et remis par legouvernement, à l'époque où cette obligation cessera. Voilà une proposition fort légitime. J'ai à peine besoin d'ajouter que parmi les actionnaires du Grand Tronc qui sont intéressés dans cette transaction, il existe de sérieuses divergences d'opinion.

M. NORTHRUP : Je tiens à répondre brièvement à une observation du ministre de la Justice, car cette observation met parfaitement en relief la divergence qui existe entre les députés de la droite et de la gauche sur le point de fait. Au dire du ministre de la Justice, dont l'opinion pèse sans doute d'un grand poids, il faut nécessairement autoriser la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, à vendre ses actions, afin de se procurer les fonds voulus pour certains besoins. Quant à savoir si ces capitaux seront appliqués à l'outillement des têtes de lignes, c'est là une question sur laquelle il est permis de différer d'opinion, mais il ne s'agit pas de cela pour le moment. La compagnie, affirme-t-il, a besoin de capitaux pour certains usages et voilà pourquoi il faut autoriser la vente de ces actions. Je me permettrai de faire observer que, de l'avis des députés de la gauche, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'a pas d'actions à mettre en vente et quant aux $25,000,000 valant d'actions ordinaires, elle ne saurait toucher le produit de la vente de ces actions. Sir Charles Rivers-Wilson, président de la Compagnie du Grand Tronc, dans son discours aux actionnaires a fait connaître les usages auxquels seraient affectés ces $25,000,000 valant d'actions. La chose ne saurait faire doute. La session dernière, les députés de la gauche ont prétendu que la Compagnie du Grand Tronc toucherait le produit de la vente de ces actions, en considération de sa garantie. Les députés de la droite ont tourné cet avis en dérision. Sir Charles Rivers-Wilson dans son discours aux actionnaires dit :

Il ne faut pas oublier de mentionner ici qu'en retour du concours financier que nous vous demandons de prêter à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, la Compagnie du Grand Tronc se réservera un intérêt prédominant dans cette compagnie, et détiendra toutes les actions ordinaires dont le chiffre est de $25,000,000 soit £5,000,000.

Si la Compagnie du Grand Tronc achète ces actions en donnant une garantie, cette garantie est la considération voulue et ces $25,000,000 valant d'actions deviennent la propriété de la compagnie. Sans cela, la Compagnie du Grand Tronc n'aurait aucun droit aux deniers qu'elle obtiendrait ; car ces derniers apartiendraient à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Cette dernière compagnie s'est dessaisie de ces actions, en obtenant la garantie de la Compagnie du Grand Tronc, et le produit de la vente des actions retombe dans la caisse de la Compagnie du Grand Tronc et non dans celle de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

M. HEYD : A quelle époque?

M. NORTHRUP : Aussitôt après la vente des actions. A coup sûr, l'honorable député le comprend, si la Compagnie du Grand Tronc acquiert ces actions, elle peut les vendre immédiatement.

M. HEYD : Quand la compagnie peut-elle vendre ces $25,000,000 valant d'actions ordinaires?

M. NORTHRUP : Du moment même qu'elle les acquiert. L'honorable député peut-il m'indiquer un seul article du contrat qui empêche la Compagnie du Grand Tronc de vendre ces $25,000,000 valant d'actions, dès qu'elle les aura acquises?

L'honorable M. FITZPATRICK : Voici en quoi consiste la divergence d'opinion entre l'honorable député et moi-même : c'est que dans l'interprétation de ce document qui est une convention intervenue entre les deux parties intéressées, il suit la version donnée par une des parties au contrat. Pour mon propre compte, mon interprétation repose sur la teneur même des stipulations figurant au traité.

M. NORTHRUP : Le ministre le comprend, l'amendement soumis à la Chambre, au cours de cette session, autorise la Compagnie du Grand Tronc à acquérir les $25,000,000 valant d'actions, en considération de sa garantie ; tandis que l'année dernière, d'après la teneur de la convention primitive, au dire des députés de la droite, la Compagnie du Grand Tronc se trouvait dans l'impuissance d'acquérir ces actions, en considération de la garantie. L'année dernière, le ministre a déclaré que la compagnie était tenue de payer ces actions en espèces sonnantes, et les avocats de la compagnie se basant sur ce fait de s'écrier : abstraction faite de notre avis sur ce point, puisque le ministre de la Justice

déclare que la compagnie doit payer le prix de ces actions en espèces sonnantes, il importe de ne pas donner prise au doute, et nous allons insérer dans la convention modifiée un article autorisant la Compagnie du Grand Tronc à acquérir toutes ces actions, en considération de la garantie qu'elle donnera. Dans cette mesure-là même, les prédictions des députés de la droite se sont réalisées. En pareilles circonstances, puisque l'avis exprimé par le président de la Compagnie du Grand Tronc devant les actionnaires, cadre parfaitement avec la prétention que nous exprimons aujourd'hui, on ne saurait nous imputer à crime le fait d'adhérer à l'opinion que nous avons exprimée l'année dernière.

M. CLANCY : Au dire du ministre de la Justice, le produit de la vente de ces actions sera appliqué à certains usages déjà indiqués. De quel droit, je le demande, la Compagnie du Grand Tronc peut-elle appliquer ces propres deniers aux besoins de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ?

L'honorable M. FITZPATRICK : La Compagnie du Grand Tronc aurait le droit d'appliquer ses capitaux aux besoins de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, relativement à l'achat des actions ; car, comme nous l'avons maintes et maintes fois répété, elle est expressément autorisée à le faire.

M. CLANCY : Le ministre n'a pas répondu directement à ma question. Voici ce que je demande : de quel droit la Compagnie du Grand Tronc affecterait-elle le produit de la vente des actions à la construction et à l'outillement des têtes de lignes?

L'honorable M. FITZPATRICK : Le produit de la vente des actions retombe dans la caisse de la compagnie, propriétaire des actions, c'est-à-dire la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

Quelques VOIX : Non.

L'honorable M. FITZPATRICK : Si la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique est propriétaire des actions et qu'elle les vende à la Compagnie du Grand Tronc, le produit de cette vente retombe dans la caisse de la première compagnie.

M. CLANCY : Le ministre prétend, sans doute, que la compagnie verse le prix de ces actions en espèces sonnantes.

L'honorable M. FITZPATRICK : Sans doute.

M. CLANCY : La compagnie ne verse nullement le prix de ces actions ; elle les vend à quelqu'un et reçoit le produit de la vente. La Compagnie du Grand Tronc devient propriétaire des $25,000,000 valant d'actions, à titre gratuit, sauf les obligations dont elle se charge. Puis elle se hâte de s'adresser au marché financier, ainsi qu'il est statué dans les amendements que le gouvernement demande à la Chambre d'approuver, et elle vend jusqu'à la dernière de ses actions. Le produit de cette vente retombe dans la caisse de la Compagnie du Grand Tronc. De quel droit, je le demande au ministre de la Justice, la Compagnie du Grand Tronc s'approprierait-elle les deniers ainsi gagnés et les appliquerait-elle à la construction des têtes de lignes et à l'outillement du Grand-Tronc-Pacifique?

L'honorable M. FITZPATRICK : Je laisse à l'honorable député le soin de répondre à sa propre question. Jamais je n'ai affirmé que pareille chose fût possible. Semblable conception n'est jamais entrée dans mon cerveau.

M. BARKER : Le ministre de la Justice me permettrait-il de lui poser une question ? L'article 2 du projet de loi en discussion (bill 72) décrète :

2. Les directeurs de la Compagnie du Grand Tronc peuvent mettre à exécution le contrat dont copie forme l'annexe de l'Acte du Chemin de fer National Transcontinental, tel que modifié par ledit contrat supplémentaire par le présent ratifié et confirmé (lesquels dits contrats sont au présent acte mentionnés sous la désignation de " contrats annexés "), en tant que lesdits contrats annexés concernent ou intéressent la Compagnie du Grand Tronc, et peuvent, à toute époque, dans le but d'aider à la Compagnie du Pacifique à mettre à exécution les stipulations des contrats annexés, engager le crédit de la Compagnie du Grand Tronc; et ils peuvent conclure tout contrat de garantie ou d'indemnisation et peuvent vendre ou engager ce qu'ils jugent nécessaire de toute classe ou de toutes classes d'actions de ladite compagnie, ou de toutes valeurs possédées par elle; et ils peuvent appliquer les deniers ainsi réalisés, ou ces actions ou ces valeurs ou leur produit, pour la mise à exécution des contrats annexés; et les contrats déjà conclus par la Compagnie du Grand Tronc à l'effet de pourvoir au dépôt mentionné dans les contrats annexés, et le gage de certaines actions et valeurs de la Compagnie du Grand Tronc pour les fins ci-dessus, sont par le présent ratifiés et déclarés valables.

Quand ces deux compagnies en seront venues à un accord sur le nombre d'actions à céder à la Compagnie du Grand Tronc en considération de sa garantie, est-ce que ces actions ne seront pas la propriété de la Compagnie du Grand Tronc ; et si elles se vendent sur le marché financier, est-ce que le produit de cette vente n'appartiendra pas à cette dernière compagnie et ne devra pas retomber dans sa caisse ? Si le trésorier de la Compagnie du Grand Tronc appliquait plus tard ces deniers aux besoins de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, ne serait-ce pas là un détournement de fonds—au préjudice de la Compagnie du Grand Tronc ? Affirmer que la vente de ces actions tend à mettre la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique en mesure de réaliser certains objectifs qui rentrent dans les attributions de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, c'est rouler dans un cercle vicieux. La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique perd toute maîtri-

se de ses actions, du moment qu'elle les cède à la Compagnie du Grand Tronc, et ces actions deviennent la propriété inaliénable de cette dernière compagnie.

L'amendement de M. Northrup est repoussé.

M. BENNETT. L'autre soir, le débat a longuement roulé autour de la question de la rémunération que la Compagnie du Grand Tronc serait tenue de payer pour l'usage d'une partie quelconque de la section de l'Etat, avant la remise définitive par l'Etat du chemin de fer parachevé. C'est une des plus singulières dispositions du contrat que le pouvoir d'affermer une partie quelconque du chemin de fer soit conféré aux trois commissaires—et peut-être seront-ils quatre, s'il faut ajouter foi aux dernières rumeurs—et que ce pouvoir ne soit pas attribué au gouvernement lui-même. Au dire de sir Charles Rivers-Wilson et de M. Hays, la section du chemin de fer, de Winnipeg à North-Bay, sera la plus lucrative, et cela dès le début même, puisqu'elle devra se raccorder avec l'ancien réseau du Grand Tronc ; et comme on doit construire ce chaînon de 900 milles avant tous les autres, il sera sans doute affermé immédiatement à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. A mon avis, il ne faut pas exonérer le gouvernemet de toute responsabilité, quand il s'agit de la concession d'un bail de cette importance. Sans doute, les commissaires sont des hommes intègres ; mais après tout, c'est le gouvernement qui est responsable devant les Chambres et devant le pays et il faudrait que ces baux fussent confirmés par un décret du conseil. Si l'on se rappelle que, d'après la teneur du bill en discussion, les commissaires ne sont pas autorisés à adjuger, sans le consentement du cabinet, des entreprises dépassant $10,000 et il est assez singulier qu'on autorise les commissaires à disposer à leur gré de ce chaînon de 900 milles de chemin de fer coûtant plus de $27,000,000, et cela sans que le gouvernement soit tenu responsable. J'ai donc l'honneur de proposer :

La modification de l'article du bill par l'insertion du paragraphe que voici:

Néanmoins, les commissaires ne devront effectuer aucun bail, sous l'empire de l'article trois de la convention supplémentaire, à moins que ce bail n'ait été sanctionné et approuvé par l'exécutif; et un exemplaire de tout bail de ce genre sera immédiatement déposé aux archives du bureau de la secrétarerie d'Etat du Canada.

L'honorable M. FIELDING : Je ne voudrais pas affirmer que cet amendement ne soit pas légitime et je demande qu'il demeure en suspens. Dans notre pensée, les commissaires ne sauraient passer un bail de ce genre, sans en référer au gouvernement ; et avant l'adoption définitive de ce bill, nous pourrions peut-être insérer cet amendement à l'endroit voulu, s'il n'existe pas déjà de disposition dans ce sens.

En substance, cet amendement est légitime, et il importe de l'adopter sous une forme ou sous une autre.

M. SPROULE : M. le président, je désire proposer en amendement :

La modification du bill par l'insertion de l'article suivant à titre d'article 5:

5. Si, à une époque quelconque au cours de l'application d'une obligation quelconque de l'Etat relativement à la division occidentale ou durant le bail de la division orientale, le gouvernement est d'avis que les recettes découlant des transports échangés entre le réseau des chemins de fer ed la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et le réseau des chemins de fer de la Compagnie du Grand Tronc du Canada, n'ont pas été légitimement répartis entre les deux compagnies, la question de cette répartition sera décidée par des arbitres nommés par chemins de fer de la Compagnie du Grand-Tronc du Canada, de la façon prescrite par l'article 47 de la convention; ou bien, cette question sera décidée par la Commission des chemins de fer, ainsi qu'il est statué par l'article 19 de ladite convention.

Avant de développer cet amendement, je tiens à répondre à quelques observations formulées par l'honorable député d'Annapolis (M. Wade). Au début il s'est écrié : Les députés ministériels forment une phalange compacte ; il y a accord parfait dans les rangs de la droite. Et cependant il y a quelques jours à peine, nous entendions l'honorable député s'exclamer : s'il y a des pusillanimes dans nos rangs, qu'ils le sachent bien, ce contrat sera adopté.

M. WADE : Je n'accepte pas la paternité de ces paroles.

M. SPROULE : L'honorable député, si je ne me trompe, les a pourtant prononcées, et je ne crois pas me tromper en affirmant que le compte rendu des débats me donnera raison. Toutefois, force m'est bien d'accepter la parole de l'honorable député. Puis il a ajouté : Nous ne saurions modifier une seule stipulation, un seul article de ce projet de loi ; force nous est de l'accepter ou de le rejeter dans son intégralité.

Qui affirme pareille chose ? Ce n'est pas le gouvernement, auteur du traité ; non, c'est un simple député. De quel droit fait-il pareille affirmation ? A-t-il élaboré lui-même cette convention ? Si je ne me trompe, la convention est revêtue de la signature de Henry Robert Emmerson, ministre des Chemins de fer, au nom du Canada. C'est aux principaux intéressés à se prononcer et non pas aux subordonnés. Nous tenons à entendre ceux qui ont voix au chapitre en pareille matière. Mais chose étrange, le principal intéressé est absent, et il incombe à ses subordonnés de nous éclairer sur la nature des engagements contenus dans ce traité. Son adjoint, le ministre de la Justice, qui le représente ici, est le seul membre de cette Chambre qui assume une responsabilité quelconque et qui soit autorisé à se prononcer. Le représentant du ministère des Chemins de fer élève la voix, mais le ministre

des Chemins de fer lui-même est absent. Nous tenons à ce qu'il nous donne son interprétation de ce contrat. Qu'il nous dise lui-même si ce contrat est, oui ou non, susceptible de modification. S'il ne l'est pas, pourquoi donc 213 ou 214 membres de ce parlement représentant ici le peuple canadien perdent-ils un temps précieux à débattre ce traité article par article ? S'il faut accepter ou rejeter ce traité dans toute son intégralité, pourquoi le gouvernement ne le propose-t-il pas en bloc ? Puisqu'une voix autorisée ici nous déclare que notre travail est en pure perte, obligés que nous sommes d'accepter ou de repousser le contrat dans son intégralité, ne semble-t-il pas tout à fait puéril de consacrer un temps précieux à discuter, de jour en jour, les articles de ce bill et la nature des obligations de ce traité ? S'il nous est impossible de remédier aux défectuosités de cette mesure, nous faisons perdre à la Chambre un temps précieux en discutant les différents articles du contrat. L'année dernière, on a fait valoir un argument semblable, alors que la Chambre était saisie du bill primitif. Il est impossible, s'écriait-on, de modifier un seul article de ce bill, parce qu'il est intervenu entre le gouvernement et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique une convention de nature obligatoire ; le pays, ajoutait-on, est tenu d'exécuter les obligations contractées et force nous est de les accepter quand même. La droite a repoussé tous les amendements proposés par la gauche et le bill a été voté dans son intégralité. La compagnie a-t-elle adhéré longtemps à cette convention ? Pas même un mois durant.

Qui nous dit que la compagnie adhérera à la convention actuelle ? Nous n'en savons absolument rien. A peine le parlement avait-il confirmé la première convention que l'autre partie contractante s'ingéniait à trouver des excuses pour dégager sa parole, et c'est ce qu'elle a fait, en demandant la modification du contrat. Le gouvernement a consenti à effectuer les modifications désirées et voilà qu'il demande maintenant à la Chambre de ratifier la convention supplémentaire. La compagnie du chemin de fer n'ayant pas jugé utile de faire honneur à la convention conclue par ses représentants, qui nous oblige à faire honneur à la convention passée par le gouvernement ? A notre avis, ce contrat est défectueux et nous tenons à remédier à ces défectuosités. Le gouvernement, toutefois, repousse toute les modifications que nous suggérons. Il prétend quil faut accepter le contrat dans son intégralité. Quant à l'amendement en question, voici pourquoi je l'ai proposé. Les parties contractantes sont d'abord le gouvernement agissant au nom du pays, à titre de partie intéressée au premier chef, puis, la Compagnie du Grand Tronc comme l'autre partie intéressée. Le gouvernement s'engage à construire la division orientale du réseau et à garantir les trois quarts du coût de construction de la division occidentale ;

M. SPROULE.

la compagnie en question s'engage à affermer la division orientale du réseau du gouvernement lui-même, moyennant une redevance de trois pour cent sur le coût de construction et à verser en outre un intérêt de trois pour cent sur les obligations garanties par l'Etat pour la construction de la division occidentale.

Durant les sept premières années, la compagnie ne sera tenue de payer ni redevance pour la division orientale du réseau, ni intérêt sur les obligations garanties par le gouvernement pour la construction de la division occidentale du réseau ; et durant les trois années subséquentes, à moins que les recettes provenant de l'exploitation du chemin de fer soient suffisantes pour faire face aux frais d'exploitatiin et à l'intérêt de trois pour cent, la compagnie ne sera tenue de payer l'intérêt ni pour la division de l'est ni pour les obligations garanties relativement à la division occidentale. Le montant de cet intérêt sera ajouté au principal et servira au paiement de l'intérêt sur la somme globale, pour l'avenir. La Compagnie du Grand Tronc ayant la direction absolue de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, il sera de son intérêt de surveiller à ce que les recettes provenant de l'exploitation de la voie ferrée n'accusent pas un excédent pour lui permettre de verser cet intérêt de trois pour cent, au moins au cours des trois premières années, à dater de l'expiration de la période de sept ans. Comment la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique servira-t-elle l'intérêt ? Elle devra le demander aux recettes du chemin de fer. Or, les recettes du chemin de fer, en premier lieu, devront se répartir entre deux ou trois compagnies de chemin de fer—la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, l'Intercolonial et la Compagnie du Grand Tronc—et à l'égard des transports qui suivront la voie de l'Intercolonial, il est stipulé au contrat que la répartition des recettes entre la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et le gouvernement se fera sur une base juste et équitable. Voici ce que décrète l'article 14 :

Quant aux péages afférents aux transports effectués partie sur toute ligne de chemin de fer exploitée par la Compagnie et partie sur toute ligne du réseau de l'Intercolonial, il sera établi, de commun accord, une répartition juste et équitable de tous ces péages.

Entre qui se fera cette répartition ? Entre la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et le gouvernement, je suppose ; et advenant qu'il surgisse un désaccord sur ce qui constitue une répartition juste et équitable alors cette répartition se fera par voie d'arbitrage, ainsi qu'il est prescrit par l'article 47, ou bien elle s'effectuera par l'entremise d'un conseil de commissaires qui seront plus tard nommés ainsi qu'il est mentionné au paragraphe 196 de la convention, d'une façon subordonnée au droit d'appel, ainsi qu'il y est prescrit. Or, relativement à la Compagnie du Grand Tronc dont les transports peuvent s'ef-

fectuer sur une partie de cette ligne, il n'est rien prescrit relativement à une juste et équitable répartition des recettes entre la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et la Compagnie du Grand Tronc. Sans doute, les deux compagnies seront tenues de faire une répartition quelconque des recettes ; mais puisque la Compagnie du Grand Tronc exploitera ce chemin de fer, il sera de son intérêt de différer, autant que possible, les paiements quelle doit faire au gouvernement ; et s'il lui est possible de différer le versement de l'intérêt pendant trois ans, en accaparant au delà de sa part légitime des recettes, il est assez probable quelle le fera.

Nous avons débattu la chose à fond hier soir, et si je ne me trompe, le ministre de la Justice nous a dit qu'il existe dans la loi des chemins de fer une disposition qui répond à cette objection. Pour mon propre compte, j'ai beau feuilleter cette loi, je n'y trouve pas de disposition semblable. La commission des chemins de fer, avant d'approuver un tarif quelconque, a bien le droit de veiller à ce que la répartition des recettes entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer soit légitime et équitable ; mais elle n'a pas le droit de se prononcer sur la répartition légitime des recettes entre deux compagnies de chemin de fer. Il existe une disposition qui s'applique à tout désaccord qui surgirait entre le gouvernement et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, mais il n'y est rien décrété au sujet d'un désaccord entre la Compagnie du Grand Tronc et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ou entre la Compagnie du Grand Tronc et l'Intercolonial. En pareilles circonstances, j'ai cru utile de suggérer un moyen d'accommodement, semblable à celui que le gouvernement a établi, relativement aux désaccords pouvant surgir entre la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et l'Intercolonial, et voilà pourquoi je propose cet amendement.

L'honorable M. FIELDING : L'objectif visé par l'honorable député est au fond semblable à celui que nous poursuivons. Il s'agit de savoir si ce but n'est pas déjà atteint par la loi existante et sinon, si l'amendement proposé répond parfaitement à toutes les objections. Quant à la répartition des recettes du Grand Tronc entre la division occidentale, propriété de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et la division orientale, propriété de l'Etat, mais affermée à la Compagnie du Grand Tronc, nous avons déjà établi une stipulation relativement à la répartition de ces deniers.

M. SPROULE : Où se trouve cette stipulation ?

L'honorable M. FIELDING : Dans le contrat.

M. SPROULE : Dans quel article du contrat ?

L'honorable M. FIELDING : L'article 19 du contrat primitif. La chose ne saurait faire doute. Il est déjà pourvu à la répartition des recettes entre la division occidentale du réseau, propriété de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et la division orientale, la propriété de l'Etat, que cette compagnie exploitera et sur laquelle elle exerce un droit de fermière. Il existe aussi des dispositions relativement à la répartition équitable des péages d'entier parcours entre la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et l'Intercolonial. Cependant, la nouvelle objection soulevée par l'honorable député se rattache à une question : l'absence possible de dispositions législatives s'appliquant à la répartition de péages pour transports effectués partie sur le réseau du Grand-Tronc-Pacifique et partie sur l'ancien réseau du Grand Tronc. Or, paraît-il, il existe dans la loi des chemins de fer, une disposition législative qui s'applique à ce cas.

M. BARKER : Où se trouve cette disposition ?

L'honorable M. FIELDING Nous avons discuté la chose hier soir, et je ne veux pas donner de trop longs développements à cet aspect de la question. Il est toutefois un autre acpect de la question que l'honorable député ne nous a pas signalé et qu'il importe d'etudier : il s'agit de péages d'entier parcours entre le Grand Tronc et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique exploitant la division occidentale, et cela pour l'utilisation d'une partie de la division orientale, mais utilisant, comme partie de la route les voies fluviales par des moyens qui pourraient se trouver peut-être aux mains d'une compagnie ne jouissant pas d'une organisation distincte, mais se trouvant sous la maîtrise de la Compagnie du Grand Tronc.

A mon avis, l'amendement proposé par mais utilisant, comme partie de la route, les l'honorable député ne répond pas à cette difficulté, et ne s'applique qu'aux lignes de raccordement, et le Grand-Tronc-Pacifique et le Grand Tronc proprement dit. Par conséquent, si le besoin d'une nouvelle disposition se fait sentir, elle devrait s'appliquer non seulement aux raccordements des deux voies ferrées mais à toute ligne de voies navigables formant partie de leur route et sur laquelle on pourrait accorder un péage commercial d'entier parcours.

D'après nos renseignements la loi des chemins de fer contient probablement une disposition répondant à ce cas, et pour le moment c'est à cet avis qu'il faut se ranger. Toutefois, si l'on constate, après plus ample étude, qu'il existe quelque doute sur ce point, il faudrait, à notre avis, remédier à la situation, non pas au moyen d'un amendement du bill en discussion, mais par un amendement apporté à la loi des chemins de fer, amendement applicable à tous ces besoins et établissant clairement que la commission des chemins de fer a non seulement le droit de fixer un taux d'entier parcours mais de faire enquête sur le mode de répartition de ces péages entre deux lignes de chemin de fer.

Je ne tiens pas à affirmer trop catégoriquement l'existence d'une dispositions législative applicable à ce cas, bien que, d'après nos auteurs, cette disposition existe. Toutefois, si nous constatons, après être allés aux renseignements, qu'il n'en est pas ainsi, nous remédierons à la chose, en faisant subir à la loi des chemins de fer une modification qui s'appliquera non seulement à l'objection soulevée dans l'amendement présenté par l'honorable député, mais en outre à l'objection se rattachant à la répartition des péages pour transports d'entier parcours, partie par rail et partie par eau. A notre avis, il est préférable de modifier la loi des chemins de fer au besoin, plutôt que d'insérer un amendement au bill en discussion.

M. BARKER : Le ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) constatera qu'il n'est guère facile de résoudre l'objection en discussion, en modifiant la loi générale des chemins de fer. Si je ne me trompe, la chose serait d'impossibilité absolue. On ne saurait abandonner au conseil des commissaires des chemins de fer le soin de régler la répartition d'un taux d'entier parcours entre les transporteurs. Cela se fait souvent par voie télégraphique ; il se présente une foule de cas de ce genre.

Il y a quelque temps il s'est élevé dans la Chambre un débat sur une question similaire. Le gouvernement, de concert avec la Compagnie du chemin de fer Canadien de l'Atlantique et celle du Grand Tronc, faisait le transport du blé, de Depot-Harbour au littoral de l'Atlantique. Les trois administrations, l'Intercolonial, le Grand Tronc et le Canada-Atlantique, convinrent d'un taux d'entier parcours. La Compagnie du Canada-Atlantique obtint un taux fort rémunérateur pour ses transports d'entier parcours sur sa partie de la ligne ; la Compagnie du Grand Tronc obtint un taux supérieur à celui du Canada-Atlantique, et cela en raison du transport à faible distance, tandis que force fut au gouvernement de se contenter d'un prix inférieur au coût du transport des marchandises. La chose a été parfaitement établie. Il ressort de la réponse apportée par le ministère que s'il a jugé ces transports rémunérateurs, c'est uniquement parce qu'il comptait sur des transports de retour ; c'est-à-dire qu'il a effectué ses transports à l'aller, à perte, dans l'espoir d'obtenir des transports rémunérateurs, au retour.

Dans ce cas, en supposant que les commissaires des chemins de fer disent au Grand Tronc et au Canada-Atlantique : Vous devez accepter un partage au pro rata, qu'en résulterait-il ? Le transport ne se ferait pas. Les trois intéressés ne pourraient pas s'accorder pour faire le transport à un prix réduit d'entier parcours à moins qu'on ne fasse un partage arbitraire. C'est une question à décider entre les transporteurs. Il ne regarde le public en aucune façon. La seule chose qui intéresse l'expéditeur est le prix total du transport. Les agents du transport, en s'arrangeant entre eux, doivent tenir compte de bien des circonstances. Une compagnie de chemin de fer peut avoir intérêt même à faire le transport à perte, mais elle ne peut laisser la chose à la discrétion de la commission des chemins de fer. Prenez par exemple le Grand Tronc faisant le transport à Portland ; il y a des temps où il trouvera son compte à transporter le blé sans faire ses frais. Il peut avoir pris l'engagement de remplir un navire, et si le navire doit partir avant l'arrivée de sa charge il est obligé de prendre du lest. Le chargement du navire doit se faire le jour de son départ. On doit tenir compte de toutes ces circonstances, mais la question n'est pas du ressort des commissaires de chemins de fer. On traite avec eux de la même manière qu'un marchand de détail conduit ses affaires. Il les conduit à sa guise et personne n'a le droit d'intervenir sans être intéressé dans le compte de profits et pertes. D'après moi, il est absolument impossible de s'occuper de cette question dans l'Acte général des chemins de fer, comme le suggère le ministre. Celui-ci soulève une autre question, à savoir : le cas où une partie du transport peut se faire par eau. S'il y a un transport par eau dans lequel aucune des compagnies de chemin de fer n'est intéressée, elles s'arrangeront entre elles pour ne pas fournir à la navigation plus de cargaison qu'elles ne sont strictement obligées. Mais si le navire est compris dans le service du Grand Tronc, alors le fret qu'il reçoit sera compris dans le tarif du Grand Tronc. La seule circonstance dans laquelle vous puissiez intervenir c'est dans le cas où le Grand Tronc, mu par des motifs d'intérêt et profitant de la maîtrise qu'il exerce sur les deux lignes, essayerait de détourner le transport au profit d'une seule section, et alors il devrait y avoir quelqu'un qui, dans l'intérêt du pays, verrait à ce que le partage se fît équitablement. Cela ne serait pas nécessaire si c'étaient des compagnies indépendantes, si le Grand Tronc ne dominait pas le Grand-Tronc-Pacifique. Ce qui rend cette condition nécessaire, c'est que le gouvernement a donné au Grand Tronc le pouvoir absolu de gouverner le Grand-Tronc-Pacifique. Vous ne pouvez pas mettre cela dans l'acte des chemins de fer, parce que vous n'aurez pas de cas auxquels cet acte peut s'appliquer. Si ce cas se présentait entre deux compagnies ordinaires, du moment qu'on aurait fait un arrangement de ce genre, il n'y aurait qu'une seule compagnie et on n'aurait pas de partage à faire entre les sections. Mais, dans ce cas-ci, comme le Grand Tronc domine le Grand-Tronc-Pacifique et qu'il a un mobile d'agir, il pourrait chercher à priver la section appartenant au gouvernement d'une partie de ses revenus. De là la nécessité d'une clause qui nous permette de protéger le pays contre toute tentative de ce genre.

M. SPROULE : J'appelle l'attention du ministre sur la clause qui, d'après lui, con-

tient une disposition accomplissant amplement l'objet pour lequel cet amendement a été proposé—la clause 19. Cette clause, si je la comprends bien, a deux objets en vue.

M. FIELDING : J'ai dit que ce cas se trouve réglé relativement aux divisions de l'est et de l'ouest.

M. SPROULE : C'est la seule clause que je puisse découvrir qui soit applicable à ce cas. L'article 19 a deux objets en vue. Le premier est de donner au gouvernement le droit d'examiner les livres et les comptes pour s'assurer du coût de la construction. L'autre est de connaître le chiffre des revenus nets du chemin, afin qu'elle soit en état de décider si la compagnie a rempli ou non ses obligations. Cette clause dit :

Afin de vérifier le coût de la construction dudit chemin de fer ou d'une partie quelconque d'icelui ou le coût du matériel fourni ou du gain net réalisé par le chemin de fer sur quelqu'une ou de quelques-unes de ses parties, en exécution du présent contrat, le gouvernement aura droit à son gré et à toutes époques de faire par l'entremise des agents, ingénieurs, comptables et inspecteurs qu'il désignera pour cette fin, l'inspection des livres de compte, feuilles de paye, contrats, correspondances, ainsi que de tous les autres livres, écritures et documents dont l'inspection peut être jugée nécessaire pour arriver à la connaissance exacte du coût ou du gain net. La compagnie tiendra un compte distinct des recettes et dépenses des divisions de l'est et de l'ouest.

Mais il n'y a aucune disposition qui exige qu'il soit tenu un compte de la quote-part respective des recettes du Grand Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique.

L'honorable M. FIELDING : J'avoue que la clause en question n'a pas cet effet-là.

M. SPROULE : Je ne puis trouver d'autre clause à cet effet. Cette question a été soulevée hier soir par le ministre de la Justice, qui prétend que cette clause établit le mode de partage des recettes entre la division de l'ouest et celle de l'est

Les recettes des transports d'entier parcours seront réparties entre la division de l'est et la division de l'ouest suivant l'usage ordinaire des lignes de chemin de fer raccordées et exploitées par deux compagnies distinctes——

L'honorable député d'Hamilton (M. Barker) a proposé à plusieurs reprises de suivre la pratique ordinaire qui laisserait aux compagnies le soin de faire privément le partage entre elles de commun accord, et cela sans que le gouvernement s'en mêle.

L'honorable M. FIELDING : Lisez plus loin.

M. SPROULE : (Lisant.)

——toutes contestations au sujet du partage convenable desdites recettes seront réglées par des arbitres dont le choix se fera de la manière pourvue en l'article 47 du présent contrat.

Mais ne perdez pas de vue que cela s'applique seulement aux divisions de l'est et de l'ouest. L'amendement que je propose s'applique au Grand Tronc, qui a une ligne lui appartenant sur laquelle s'effectuera une partie du transport, et comme le Grand Tronc est intéressé à s'attribuer la plus grosse part, il tâchera, naturellement, de s'attribuer la plus grande partie des recettes qui doivent être partagées entre le Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique, afin de montrer que le Grand-Tronc-Pacifique n'a pas assez de revenus pour faire face à ses obligations.

L'honorable M. FIELDING : Il me semble que si dans ce temps-là la compagnie était en défaut, sur ce point, elle se rendrait coupable de fraude et pourrait être punie en conséquence. Quant à la prétention de l'honorable député d'Hamilton que vous ne pouvez pas disposer d'une question de ce genre, à savoir : la répartition d'un tarif de transport par les commissaires, je lui ferai remarquer que nous avons essayé de la régler et que notre droit d'en agir ainsi a été contesté. Dans l'article 44 du contrat de l'année dernière, il était stipulé que :

Relativement aux tarifs pour tout transport effectué en partie sur toute ligne de chemin de fer exploitée par la compagnie et en partie sur quelques-unes des lignes du chemin de fer Intercolonial, il sera fait une juste et raisonnable répartition de tous ces tarifs par convention mutuelle, ou dans le cas de contestation, cette répartition sera déterminée par des arbitres nommés de la manière prévue au paragraphe quarante-sept du présent contrat ou par une commission de chemin de fer.

Nous avions stipulé cela dans le contrat de l'année dernière.

M. SPROULE : Au sujet du Grand Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique ?

L'honorable M. FIELDING : Je ne prétends pas que nous ayons inclus dans le contrat actuel une disposition quelconque concernant le Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique. Je voudrais simplement répliquer à l'honorable député d'Hamilton, qui avait prétendu que cela n'était pas praticable. Nous avons fait l'essai dans le contrat de l'année dernière, et personne n'a trouvé à y redire.

L'honorable M. HAGGART : Il serait facile de faire cette répartition du Grand Tronc entre la division de l'est et celle de l'ouest en se basant sur le nombre de milles parcourus Il n'en est pas ainsi quand un chemin de fer a des droits particuliers fondés sur un tarif local ou un service local, comme l'Intercolonial prétend avoir droit au transport dans le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse. Lorsque le transport se fait sur deux ou trois lignes et se continue par l'Intercolonial, celui-ci réclame son tarif local et tout chemin de fer aurait le droit d'en faire autant ; dans ce cas, il n'y aurait pas lieu de répartir les prix en proportion de la distance parcourue.

Dans le cours des affaires, on télégraphie tous les jours à tel ou tel gérant d'un chemin de fer pour lui demander son prix sur

sa ligne en particulier. Afin de satisfaire aux prescriptions de cet Acte, le plan le plus simple serait d'accorder à chaque division saquote-part proportionnellement au nombre de milles parcourus. Dans l'acte il y a une disposition qui donne au Grand Tronc le droit d'exercer la confiscation, en cas de défaut. Dans le cas de confiscation et de prise de possession par le Grand Tronc des propriétés, le Grand Tronc, devenu possesseur de ces propriétés, serait-il lié par le contrat et les engagements du Grand-Tronc-Pacifique ? Je veux dire dans le cas ou il exercerait la confiscation ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Dans le cas où le Grand Tronc exercerait la confiscation le gouvernement du Canada serait absolument désintéressé dans la question pécuniaire puisque dans l'exercice de la confiscation nous arriverions en première hypothèque lors de la vente.

M. HAGGART : Le Grand Tronc a le droit de confiscation ; lui enlevez-vous ce droit ?

L'honorable M. FITZPATRICK : La confiscation est subordonnée à notre première hypothèque.

M. HAGGART: Subordonnée—à votre première hypothèque ou à tout ce que vous voulez, subordonnée au paiement de la première hypothhèque et de l'intérêt, mais il existe d'autres obligations et d'autres arrangements entre le Grand-Tronc-Pacifique et le gouvernement. Supposons que le Grand Tronc prenne la responsabilité des obligations et exerce la confiscation contre le Grand-Tronc-Pacifique. La Compagnie du Grand Tronc serait-elle obligée par là de remplir les obligations du Grand-Tronc-Pacifique envers le gouvernement?

L'honorable M. FITZPATRICK : L'honorable député voudrait-il me dire de quelles obligations il veut parler ?

M. BARKER : Je veux parler de toutes les conventions de cet arrangement de la part du Grand-Tronc-Pacifique, ayant trait au transport d'entier parcours, aux voies canadiennes, etc. Il y a beaucoup de choses au fond de la question soulevée par l'honorable député de Lanark (M. Haggart) si le Grand Tronc, en exerçant la confiscation, fait passer de vie à trépas le Grand-Tronc-Pacifique.

L'honorable M. FITZPATRICK : Alors que devient le bail de la division de l'est ?

M. BARKER : C'est là une des difficultés. Le Grand-Tronc-Pacifique cesse d'être le propriétaire de la division de l'ouest, et celle-ci tombe en possession du Grand Tronc. Maintenant les seules conventions que nous ayons relativement à l'exploitation de la division occidentale en vertu de cet arrangement sont les conventions faites avec le Grand-Tronc-Pacifique. Vous avez refusé de rendre le Grand Tronc responsable. Si vous aviez accepté quelques-uns des amendements proposés, le Grand Tronc aurait été partie contractante et vous auriez pu l'atteindre. Comme je ne me suis pas occupé du point soulevé par l'honorable député de Lanark (M. Haggart) je laisse à lui-même ce soin.

L'honorable M. FITZPATRICK : Il est absolument trop abstrait.

M. BARKER : Je ne le sais pas. Il y a un point spécial relativement aux dispositions du contrat supplémentaire. Le gouvernement, en sa qualité de caution pour le montant des trois quarts des obligations, a été privé de tous droits de confiscation, tandis que ce droit a été laissé au Grand Tronc. Supposons qu'un défaut d'agir arrive. J'ai lieu de croire que, puisque nous exigeons des garanties comme hypothécaires, c'est en vue de la possibilité d'un défaut, et afin de mettre le pays à l'abri des conséquences de ce défaut. S'il y a défaut dans le payement des intérêts, la Compagnie du Grand Tronc a le droit de confisquer. Elle ne peut pas forclore le gouvernement, mais elle peut déclarer déchue la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et mettre fin à son existence en tant que possesseur de la propriété. Où en seriez-vous rendus alors? Vos garanties hypothécaires contre le chemin de fer sont parfaitement en règle, mais alors le Grand Tronc sera en possession du chemin de fer et l'exploitera et vous n'avez aucune convention particulière avec la Compagnie du Grand Tronc relativement au transport.

L'amendement de M. Sproule est rejeté.

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

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Dois-je comprendre que l'article 7 n'a pas été adopté? L'article auquel se rapportait le dernier amendement était l'article 1er.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Oui, l'article 1er a été adopté, mais j'ai dit qu'on ne peut pas amender un article qui a déjà été voté. L'article 7 n'est pas encore voté.

M. KEMP : Monsieur le président, j'ai l'honneur de présenter un amendement qui se lit comme suit:

Qu'on amende le bill en y ajoutant l'article suivant :

Nonobstant aucune clause contenue dans cet acte ou dans ses amendements ou dans les conventions y annexées, le loyer à payer par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sur la division de l'est conformément au bail s'y rapportant, sera payable semi-annuellement et ne sera pas moindre que l'intérêt au taux moyen payable de temps à autre sur les sommes empruntées par l'Etat pour la construction de la division de l'est.

Le contrat exige le paiement d'un taux d'intérêt réduit de la part du Grand-Tronc-Pacifique pour la division de l'Est entre Winnipeg et Moncton. Quand la Compagnie du

Grand Tronc s'est adressée au gouvernement pour obtenir des concessions, elle donnait pour raison que les changements demandés étaient nécessaires, surtout à cause de la hausse de l'intérêt sur le marché monétaire. L'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) disait dans son discours du 5 avril, faisant allusion à cette question du changement sur le marché monétaire en traitant de la modification du contrat relativement à la section des montagnes, qu'il aurait pour effet de faire porter au gouvernement une responsabilité plus grande que la garantie de $30,000 par mille, mais de porter cette responsabilité à 75 pour cent du coût de la construction de la section des montagnes :

> Le motif de cette modification est évident et demande peu d'explication. On le trouve dans le changement survenu dans le marché monétaire. Il est universellement reconnu que celui-ci est loin d'être dans le même état qu'il y a six mois. A cette époque, l'argent était abondant. Aujourd'hui il est difficile à obtenir.

Ainsi, le gouvernement a fait cette concession en faveur de la section des montagnes parce que le marché monétaire était devenu plus difficile. J'ai lieu de croire que l'année dernière il n'y avait pas de doute dans l'esprit des ministres que le marché monétaire serait assez avantageux pour permettre au gouvernement d'emprunter à trois pour cent, peut-être à moins. C'est pourquoi ils ont décidé que le loyer à payer sur la division de l'Est serait de trois pour cent. Depuis ce temps, comme l'a fait ressortir l'honorable chef du gouvernement et comme nous le savons tous, le marché monétaire du monde a changé. L'argent est plus rare, l'intérêt plus élevé. En tous cas nous voilà avertis que la valeur de l'argent a augmenté et qu'elle tend à augmenter encore. Pendant les vingt-cinq, trente, cinquante années à venir les conditions des vingt-cinq dernières années ne se renouvelleront peut-être plus et l'argent ne sera pas aussi facile à obtenir comme il l'a été pendant le dernier quart de siècle. La résolution signifie que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique payera sur la division orientale un loyer calculé d'après le taux d'intérêt que paye le gouvernement sur l'argent qu'il emprunte pour construire ce chemin de fer. Voilà une des propositions les plus raisonnables qu'on puisse imaginer ; aussi en écoutant les discours des députés ministériels j'ai été surpris de constater que dans le commencement d'avril, quand il était question du marché monétaire, ils ne disaient rien des grands intérêts que le pays avait dans la division de l'Est. La Compagnie du Grand Tronc est responsable, comme l'a dit le président de cette compagnie, pour $15,000,000. La responsabilité du pays pour toute l'entreprise sera probablement de $150,000,000 à $160,000,000. Si le marché monétaire n'est plus le même et s'il y a quelque apparence que le gouvernement soit obligé de payer plus de trois pour cent pour l'argent emprunté servant à la construction de la division de l'Est, il faudra assurément prendre des précautions pour que le chemin de fer paye l'élévation du taux. Le montant de la différence peut être très considérable. Si la voie ferrée de Winnipeg à Moncton coûte $72,000,000, une augmentation dans le taux d'un quart de un pour cent, ou un taux de trois et un quart pour cent entraînerait une charge additionnelle de $7,500,000 pour les quarante ans pendant lesquels le Grand-Tronc-Pacifique devra payer le loyer fixé à trois pour cent. Si le taux de l'intérêt était de trois et demi pour cent, soit un demi pour cent de plus que le taux stipulé dans le contrat, alors cette somme se trouverait doublée, ce qui ferait $15,000,000 en quarante ans. C'est pourquoi je considère que dans cette Chambre nous devons protéger d'une manière quelconque le contribuable canadien. Le Grand-Tronc-Pacifique vient réclamer ici des concessions comme conséquence du changement du marché, mais comme, d'un autre côté, l'intérêt du pays prime celui de la compagnie du chemin de fer, nous, qui sommes les représentants du peuple, nous demandons que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique paye, s'il y a lieu, l'augmentation du taux d'intérêt, quelle qu'elle soit. Il me semble, M. le président, que la Compagnie du Grand Tronc est très désireuse de procéder avec ce contrat, et je n'attache pas grand poids à l'affirmation faite par certains députés ministériels que, si on refuse de consentir à toutes les demandes de la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique, celle-ci abandonnera toute l'affaire. A la réunion des actionnaires le président et les directeurs de la Compagnie du Grand Tronc expliquèrent clairement qu'ils savaient que d'autres avaient un grand désir de se charger de la construction de ce chemin et ils firent tout leur possible pour convaincre les actionnaires de la nécessité de conclure le marché qu'ils avaient préparé. Ils firent valoir comme raison de prendre une décision immédiate le désir qu'avaient d'autres personens de construire ce chemin de fer. C'est pourquoi, dans les circonstances, le gouvernement ne court aucun risque en comprenant cette résolution dans le marché, c'est-à-dire que si le taux moyen de l'intérêt sur l'argent que le pays empruntera pour construire cette division de l'Est s'élève à plus de trois pour cent, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sera tenue de payer l'intérêt au-dessus du taux de trois pour cent, quel qu'il soit. J'espère que le gouvernement acceptera l'amendement, comme il l'a fait dans deux autres cas, qu'il insérera cette disposition dans le marché et en fera une des conditions du contrat.

L'honorable M. FIELDING : Sur la question du loyer payable par la compagnie de la division de l'Est du chemin, le gouvernement a jugé qu'il valait mieux fixer un taux d'intérêt réduit, mais déterminé. L'honorable député de Toronto-est (M. Kemp) fait des calculs basés sur la supposition que nous aurons un quart de un pour cent de plus à

payer, et il met en évidence l'augmentation d'intérêt qui en résulterait pour les quarante ans que dure le bail et qui s'élèverait à sept millions et demi, ce qui est en effet une forte somme.

Mais il aurait pu ajouter que, si nous avions la chance d'emprunter à un quart d'un pour cent de moins, alors nous ferions une économie de sept millions et demi, et il y a tout autant d'espoir d'obtenir l'argent à un quart d'un pour cent de moins qu'il y a de crainte de devoir payer un quart d'un pour cent de plus. Aucune prévision basée sur l'état actuel du marché, quand il s'agit d'emprunts fait par l'Etat, ne peut être faite avec certitude. Nous savons tous que le marché est sujet aux fluctuations ; c'est la conséquence des événements des deux ou trois dernières années, et bien que nous ne puissions espérer d'obtenir immédiatement l'argent à bon marché, longtemps avant l'émission des obligations, longtemps avant que nous terminions cette transaction et que nous nous trouvions en face d'une situation bien définie, le marché monétaire aura repris son état normal. Nous avons déjà emprunté à moins de trois pour cent ; sur ce point nous pouvons encourir le risque. Si toutefois il arrive que nous ayons à payer plus de trois pour cent sur l'argent destiné à la division de l'est, alors la différence entre trois pour cent et ce que nous aurons à payer de plus, augmente d'autant le coût de l'entreprise. Cela nous l'admettons franchement. Mais l'honorable député accepte comme un fait acquis que nous aurons à payer plus de trois pour cent, et il nous demande d'agir en conséquence. Il aurait autant de raison de se baser sur un taux un peu plus bas que trois pour cent, ce qui changerait tout à fait la face des choses, puisque dans le cas, au lieu de faire une transaction avec perte, on se trouverait à gagner au changement. Déjà dès maintenant le marché monétaire s'améliore d'une manière perceptible ; pas assez peut-être pour qu'on puisse compter maintenant sur un emprunt avantageux, mais néanmoins on peut obtenir à présent l'argent à meilleur compte qu'il y a quelques mois. Relativement à la division de l'ouest, nous ne sommes pas prêts à admettre qu'il nous faudra payer plus de trois pour cent ; mais, à la demande de la compagnie qui était quelque peu inquiète, nous avons stipulé que, pour parer à toutes les éventualités, nous remplirions l'engagement d'émettre les obligations. Bien que nous acceptions cette condition pour faire face à l'objection, nous n'admettons pas que nous devons nécessairement payer un taux d'intérêt au-dessus de trois pour cent, même dans ce cas. Si nous devions payer quelque chose de plus, ce qui est tout à fait improbable, nous reconnaisons franchement que dans ce cas la différence en plus augmenterait d'autant nos obligations.

M. CLANCY : Voilà un autre exemple où le gouvernement fait courir tous les risques au pays, tandis que le Grand-Tronc-Pacifique n'en court aucun. Le ministre des Finances trouve-t-il que notre contribution n'est pas assez forte si nous renonçons à l'intérêt de sept, sinon de dix ans peut-être? La ligne doit être construite dans un délai fixé et l'argent doit être emprunté, et selon toutes les probabilités l'emprunt se fera aux conditions du marché au moment de l'opération. Il est possible que nous ayons l'avantage de faire l'emprunt à un taux quelque peu moindre que celui que le Grand-Tronc-Pacifique nous paye comme loyer, mais cela n'est pas une raison pour encourir ce risque. C'est encore un cas où le pays sacrifie tout dans l'intérêt du Grand-Tronc-Pacifique. Il m'est impossible de découvrir un seul exemple où le pays a été mis à l'abri des risques dans cette transaction. Après tant de sacrifices faits par le pays, pourquoi laisserions-nous la porte ouverte à d'autres sacrifices? Dans le cas où le ministre des Finances serait obligé d'emprunter cet argent à quatre pour cent——

L'honorable M. FIELDING : Pourquoi ne pas dire cinq pour cent?

M. CLANCY : Au fond ce n'est qu'une question de plus ou de moins, et j'espère bien que le gouvernement du Canada ne sera pas même obligé de payer quatre pour cent. Cependant cela est très possible. S'il nous fallait payer trois et un quart ou trois et demi pour cent, aux termes du contrat nous serions obligés de payer cet intérêt pour la compagnie pendant les cinquante ans qui suivraient le renouvellement du bail. Voilà une affaire très sérieuse et je suis tout surpris de voir que l'honorable ministre des Finances n'ait pas accepté tout de suite cet amendement qui constitue une sauvegarde raisonnable.

L'amendement de M. Kemp est rejeté.

M. EARLE : Voici un amendement que sera accepté par le gouvernement, attendu que les parties contractantes n'y sont intéressées que d'une manière très indirecte. Cependant, le principe impliqué dans cet amendement est d'un intérêt et d'une importance considérable pour la province que j'ai l'honneur de représenter, et je propose, appuyé par M. Taylor :

Qu'on amende le bill en y insérant la disposition suivante:

Qu'aucun entrepreneur ou sous-entrepreneur sur ledit chemin de fer n'emploiera de manœuvres ni d'ouvriers chinois dans la construction dudit chemin de fer. Toute contravention, à cet article rendra le délinquant passible d'une amende de———— dollars pour chaque jour pendant lequel il aura employé toute personne comme susdit, contrairement aux prescriptions de cet article.

La question de la main-d'œuvre chinoise dans l'exécution des travaux publics a été amenée à plusieurs reprises devant le gouvernement depuis quelques années, et a pris un caractère assez grave pour que, dans

l'intention de protéger les travailleurs de race blanche, le gouvernement, pendant la dernière session ait fait voter une loi qui ferme virtuellement l'entrée du Canada aux Chinois. Comme la province de la Colombie-Anglaise contient à peu près toute la population chinoise du Canada, et comme la section des montagnes de cette voie ferrée sera entièrement à la portée des Chinois, il est de la plus haute importance pour notre province qu'on les empêche de partager dans les profits résultant de l'exécution de ces travaux. De plus, l'encouragement accordé aux blancs sera un moyen d'attirer les colons dans notre province et d'en augmenter la population, car plusieurs de ces travailleurs s'y établiront et deviendront citoyens de ce pays. Ce sera aussi le moyen de garder au pays l'argent dépensé dans les travaux de construction de cette voie ferrée, au lieu de permettre qu'il soit transporté hors du pays, comme ce serait le cas si on employait des Chinois. Il est inutile que j'empiète sur le temps du comité en discutant cette question, puisqu'elle a été débattue à fond, et comme le gouvernement a accepté en principe que l'emploi des Chinois est préjudiciable aux blancs, puisqu'il a adopté une loi qui est à peu près prohibtive, je ne vois aucune raison qui l'empêche d'accepter cet amendement, ni aucune objection que pourrait soulever la compagnie contre cette proposition. C'est pourquoi j'ai le plaisir de proposer l'amendement ci-dessus.

L'honorable M. FIELDING : La motion de l'honorable député va trop loin ou elle ne va pas assez loin. Nous sommes tous d'accord avec lui sur le but à atteindre.

Je n'hésite pas à dire, toujours en supposant que l'on puisse trouver en Canada un nombre raisonnable d'ouvriers appartenant à la race blanche, que nous ne devrions pas employer des ouvriers chinois à cette entreprise ; mais si l'on s'occupe de cette question, je crois que l'on devrait s'en occuper d'une façon plus générale. Il ne serait pas judicieux de décréter que cette compagnie n'emploiera pas de main-d'œuvre chinoise alors que toutes les autres compagnies auraient la liberté de s'en servir. La proposition ayant pour but d'imposer une amende à cette compagnie en particulier et de permettre à toutes les autres compagnies de se servir de la main-d'œuvre chinoise ne devrait pas avoir l'assentiment de cette Chambre. En réglant l'affaire du chemin de fer du pas du Nid-de-Corbeau, le gouvernement a réglé cette question d'une façon très efficace, et ce qui est arrivé depuis démontre qu'une législation générale ne serait pas hors de propos.

M. R. L. BORDEN : Comment l'a-t-on réglée dans l'affaire du chemin de fer du pas du Nid-de-Corbeau ?

L'honorable M. FIELDING : Je crois qu'il y avait dans le contrat une clause défendant à la compagnie d'employer des étrangers aux travaux, mais seulement des habitants du pays ou des immigrants de bonne foi. Cependant, je conseillerais à mon honorable ami de ne pas insister sur son amendement parce qu'il est évidemment insuffisant. Mes sympathies sont en faveur du but qu'il se propose, mais je voudrais aller plus loin, et je suis convaincu que mes collègues du gouvernement prendront la même attitude.

M. SAM. HUGHES : On cause ordinairement au sujet de pareilles affaires.

L'honorable M. FIELDING : Il y a une telle unité de vues parmi les membres de la droite que nous n'avons pas besoin d'un aussi grand nombre de conférences que nos amis de la gauche dans leurs efforts pour aller au nord en passant par le sud. Qu'il me soit permis de dire cependant, pour parler sérieusement, que je ne crois pas qu'il serait sage de la part de mon honorable ami d'insister sur l'amendement excluant les Chinois en particulier. L'exclusion d'une nationalité en particulier est toujours une affaire délicate, et pourrait donner lieu à quelque épineuse question internationale. Si l'on veut régler cette question, il faut la régler à un point de vue plus large, et toute législation qui pourrait être nécessaire pour la protection du travail canadien devrait être contenue dans un bill général, qui s'appliquerait non seulement à cette compagnie, mais à toutes les compagnies en Canada.

M. R. L. BORDEN : Est-ce que la chose même qui a été faite au sujet du chemin de fer du pas du Nid-de-Corbeau n'est pas celle que l'honorable ministre déclare maintenant être inopportune ? Ne nous a-t-il pas dit qu'il y avait eu une législation spéciale au sujet de cette voie ferrée ? Et cependant, il cite cela comme étant une raison pour qu'une législation semblable ne soit pas adoptée dans le cas actuel. Je ne suis pas très au courant du fait, mais je le prends tel qu'exposé par mon honorable ami. Voici un chemin de fer dont les trois quarts du coût sont garantis par le gouvernement, et l'amendement proposé par mon honorable ami de Victoria comporte l'interdiction de la main-d'œuvre chinoise dans les travaux de construction. Si c'était là une bonne mesure dans le cas du chemin de fer du pas du Nid-de-Corbeau, pourquoi n'a-t-elle pas été intercalée dans le bill en premier lieu, sans avoir attendu l'amendement proposé par mon honorable ami de Victoria?

L'honorable M. FIELDING : Si ma mémoire ne me fait pas défaut, il n'y avait rien dans l'arrangement du pas du Nid-de-Corbeau qui spécifiait l'exclusion des Chinois ; ce que je reproche à l'honorable député c'est qu'il se borne à une seule classe d'individus. Quelle que soit l'opinion qui prévaut au Canada au sujet de cette question—et le sentiment en faveur de l'encouragement du travail canadien de préférence au travail

étranger, tend à s'étendre et à se développer —elle s'étend non seulement aux Chinois mais à touts les autres classes de travailleurs qui pourraient être importées au Canada et qui ne seraient qu'à un moindre degré sujettes à objection comparativement à la main-d'œuvre chinoise. Je conseille à l'honorable député de Victoria de remettre la question à plus tard, afin que le gouvernement puisse, comme il le fera je l'espère, présenter une mesure beaucoup plus large, excluant toutes les classes sujettes à objection, et appliquant cette règle, non seulement à cette voie ferrée mais encore à tous les chemins de fer.

M. R. L. BORDEN : Il n'y a pas d'objection à ce que l'amendement soit remis à plus tard, si tel est le désir de mon honorable ami.

L'honorable M. FIELDING : Je ne désire pas qu'il soit remis à plus tard. Je demande à l'honorable député de ne pas le proposer.

M. R. L. BORDEN : Je crains que le désir de mon honorable ami à ce sujet ne soit pas accompli. Si j'ai bien compris son argument, en premier lieu, la principale objection qu'il a soulevée est à l'effet que cette disposition devrait être rendue applicable non seulement à un chemin de fer mais à toutes les voies ferrées ; et l'instant d'après, il citait un cas dans lequel le gouvernement s'était écarté de ce même principe. Quelle raison pouvait-il y avoir d'imposer une stipulation de ce genre en ce qui concerne le chemin de fer du pas du Nid-de-Corbeau, si cette stipulation ne peut être appliquée à tous les chemins de fer ? Qu'elle ait été dans le contrat ou dans le statut, je présume que cette stipulation était obligatoire. S'il était alors convenable d'appliquer cette disposition à un chemin de fer, pourquoi n'est-il pas convenable de l'appliquer aujourd'hui à ce chemin de fer qui doit être construit en grande partie sur le crédit de ce pays ? Si ce principe est bon, comme le déclare mon honorable ami le ministre des Finances, appliquons-le. Appliquons-le pour la même raison qu'il a été appliqué dans le cas du chemin de fer du pas du Nid-de-Corbeau. Si l'honorable ministre désire que cette disposition soit plus générale, qu'il nous dise dans quel sens il veut la généraliser, et je n'ai aucun doute que l'honorable député de Victoria consentira à tout amendement raisonnable de sa proposition sous ce rapport.

M. RALPH SMITH : Dois-je comprendre que le chef de l'opposition dit qu'il y a une disposition spéciale dans la charte du Nid-de-Corbeau, excluant les Chinois de tout travail sur la voie ferrée ?

M. R. L. BORDEN : J'ignorais l'existence de cette disposition avant qu'elle eut été mentionnée par le ministre des Finances.

M. FIELDING.

M. RALPH SMITH : Je ne sache pas qu'elle existe.

M. R. L. BORDEN : Je ne le savais pas non plus, mais nous avons la déclaration du ministre des Finances à cet effet, et je suppose qu'il a raconté le fait avec exactitude. S'il ne l'a pas fait, naturellement la base de notre raisonnement disparaît.

L'honorable M. FIELDING : Je n'ai pas dit que la charte ou le contrat du chemin de fer du pas du Nid-de-Corbeau contenait des stipulations exigeant l'exclusion des Chinois. Le point en litige entre nous est celui-ci : l'opinion publique est sans doute progressive, et nous sommes prêts à faire aujourd'hui certaines choses que nous n'aurions pas voulu faire, en fait de législation, il y a quelques années. Dans le cas des honorables membres de la gauche, ils proposent d'exclure les Chinois seulement et d'admettre toutes les autres classes.

M. INGRAM : Non. A quoi sert notre loi concernant le travail des étrangers, s'il en est ainsi ?

L'honorable M. FIELDING : L'honorable député a invoqué la loi concernant le travail des étrangers, mais il ne se contente pas de cette loi. Il veut une disposition spéciale dans ce contrat au sujet des Chinois. S'il veut se contenter de la législation actuelle, le gouvernement actuel a déjà fait adopter une législation qui exclue virtuellement les Chinois du Canada.

Quelques VOIX : Pas du tout.

L'honorable M. FIELDING : Dans une grande mesure, certainement. On constatera que le nombre des Chinois qui viennent au Canada sous l'empire des lois existantes, n'est pas considérable et ne le sera probablement pas. Cet amendement a seulement trait à l'exclusion des Chinois, et les honorables membres de la gauche consentent à ce que tous les autres étrangers soient amenés pour travailler sur ce chemin. Nous disons que nous ne croyons pas que ce serait là une sage mesure. S'il doit y avoir exclusion, elle devrait être plus générale et s'appliquer à d'autres classes qui sont peut-être aussi sujettes à l'objection, et l'exclusion ne devrait pas toucher une seule compagnie, mais toutes les compagnies employées aux travaux publics.

M. R. L. BORDEN : Si une semblable disposition est contenue dans le contrat du chemin de fer du Nid-de-Corbeau, mon honorable ami voudra-t-il produire le contrat ?

L'honorable M. FIELDING : Il n'y a pas de mention spéciale des Chinois dans ce contrat. Il n'exclut pas spécialement les Chinois, mais il prescrit qu'il faut donner la préférence à la main-d'œuvre fournie par les Canadiens nés au pays.

M. R. L. BORDEN : Il pourrait être utile de déposer le contrat sur le bureau de la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE : Il est dans les statuts de 1897.

M. R. L. BORDEN : J'ai compris que mon honorable ami avait dit que cette prescription était dans le contrat.

L'honorable M. FIELDING : Je ne crois pas que cela soit dans le statut.

M. R. L. BORDEN : Si c'est dans le statut, nous pouvons le consulter, mais si c'est dans le contrat, il serait bon que nous ayons le contrat devant nous, afin que nous puissions voir exactement quelles sont les stipulations.

A six heures, le comité lève la séance.

Reprise de la Séance.

Le comité reprend sa séance à huit heures.

M. MACPHERSON : Monsieur le président, lorsque vous avez quitté le fauteuil à six heures, le sujet de la discussion était l'amendement de l'honorable député de Victoria (M. Earle) au sujet de l'emploi des Chinois sur la division du Pacifique du Grand-Tronc-Pacifique. Je dois dire que l'honorable député qui a présenté cette motion a fait preuve de bien peu de stabilité durant sa carrière politique, en tant qu'il s'agit de l'emploi des Chinois. Il a fait preuve de peu d'esprit de suite pour un homme pratique en tant qu'il s'agit de l'emploi des Chinois. Lorsque nous voulons mettre la législation en pratique, je crois qu'il est à désirer que nous nous conformions nous-mêmes autant que possible à la législation que nous voulons faire prévaloir. Si j'avais des Chinois à mon service et surtout si j'en employais un nombre considérable, je ne crois pas qu'il fût convenable de me lever en cette Chambre et de proposer une motion qui empêcherait un autre homme d'employer cette classe de main-d'œuvre. Je crois que l'honorable député qui présente cette motion a lui-même été entrepreneur de chemin de fer et a construit une partie considérable du chemin de fer d'Esquimault à Nanaïmo. On me corrigera si je fais erreur, car je n'ai pas l'intention de dénaturer les faits, mais je crois que pour la construction de ce chemin l'honorable député a employé un grand nombre de Chinois—que les Chinois ont virtuellement construit cette partie du chemin dont l'honorable député avait l'entreprise. Et maintenant, il vient nous demander d'appuyer une motion pour empêcher un autre citoyen d'employer les Chionis au même genre de travail " Consistency, thou art a jewel ! " L'honorable député siège en cette Chambre depuis 1891. Cependant, il n'a jamais, je crois, élevé la voix pour la défense de l'ouvrier de race blanche, même lorsqu'il avait l'honneur de siéger à droite de l'Orateur, et lorsqu'il avait de l'influence auprès du gouvernemen. Il n'a jamais fait un effort pour protéger les travailleurs blancs de la Colombie Anglaise contre les hordes de Chinois qui arrivaient autrefois, à la faveur de la législation conservatrice. J'ai consulté les " Débats " de la Chambre et je n'ai pu y trouver le moindre rapport à cet effet. L'honorable député était ici, appuyant les gens qui amenaient ces Chinois, qui les amenaient par hordes et prêchaient en faveur de leur importation. Dès 1882, lorsqu'il s'agissait de construire le chemin de fer Pacifique Canadien, nous constatons que d'honorables députés, qui aujourd'hui proclament si hautement la nécessité d'exclure les Chinois de tout travail sur les autres chemins, ont d'abord créé le mal qu'ils nous conseillent aujourd'hui de déplorer. Ceci, à mon avis, est le repentir sur le lit de mort. Je puis dire aux honorables membres de la gauche qui ne connaissent pas l'opinion publique dans la Colombie Anglaise, aussi bien que mon honorable ami de Victoria la connaît, que le parti conservateur n'a jamais manifesté le moindre désir de protéger les blancs dans la Colombie Anglaise. Nous n'attendions pas et nous ne pourrons jamais attendre aucune défense de la part du parti conservateur, en tant qu'il s'agit de législation antichinoise ou antiorientale. " Vous les jugerez par leurs fruits." Nous pouvons juger ces honorables députés par leurs actes. Maintenant qu'il n'y a plus de danger que les Chinois viennent en ce pays, maintenant que la taxe de $500 imposée par le gouvernement actuel a efficacement arrêté l'affluence de cet élément étranger peu désirable, ces honorables députés se lèvent solennellement et disent qu'il ne faut pas qu'un seul Chinois soit employé à la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Pourquoi font-ils cela ? Est-ce pour venir en aide au peuple de la Colombie Anglaise ? Pas du tout. Ces honorables députés n'emploient cette question que comme tremplin pclitique. Mais lorsque l'honorable député (M. Earle) retournera à Victoria, la question à laquelle il lui faudra répondre sera celle-ci: Etes-vous pour ou contre la construction de cette voie du Grand-Tronc-Pacifique ? Voilà la ligne de démarcation entre le parti libéral aujourd'hui au pouvoir et le parti conservateur dans l'opposition. Le parti libéral dit qu'il construira le chemin, quoi qu'il arrive, croyant que ce sera une bonne chose pour le pays. Les conservateurs disent qu'ils ne veulent pas du chemin, quoi qu'il arrive, parce qu'ils prétendent que ce ne sera pas une bonne chose pour le pays. Après tout, c'est de ce qu'il a fait en s'opposant à cette grande entreprise, dont l'honorable député aura à répondre. C'est de cela qu'il sera appelé à rendre compte. Il ne peut dépister ceux qui le poursuivent en proposant un amendement de ce genre. Comme patron d'ouvriers chinois, soit à titre d'entrepreneur de chemin de fer, soit comme propriétaire de fabriques de conserves, il ne saurait gagner l'appui du peuple de la Colombie Anglaise, en prenant maintenant l'attitude indiquée par cet amendement. Il ne suffit pas aux employeurs d'ouvriers chinois d'étaler leurs

phylactères en cette Chambre et de dire aux autres : N'employez pas les Chinois. Le peuple de la Colombie Anglaise sait que sans le parti conservateur, nous n'aurions pas eu ces hordes d'Asiatiques comme menace contre le bien-être des blancs dans cette province. Pour ma part, j'ai toujours été contre l'affluence des Chinois. Je ne les emploie pas et nul de mes proches ne les emploie. Voilà mes antécédents, et sous ce rapport, je n'ai rien à me reprocher. Mais celui qui les emploie devrait être le dernier à présenter une motion comme celle-ci. Pour ma part, je ne m'en tiendrais pas aux Chinois ; j'irai plus loin, et je dirai que nul homme qui n'est pas sujet britannique, nul homme qui ne peut devenir citoyen du Canada, ne devrait avoir la permission de participer à des travaux exécutés à même les deniers publics. Je voudrais qu'aucun chemin de fer recevant l'aide du public pour sa construction ou son entretien n'eût la faculté d'employer des étrangers—non seulement des Chinois ou des Japonais, mais des étrangers de quelque race qu'ils soient. Je crois que nous avons un gouvernement qui proposera un bill à cet effet, parce que le gouvernement actuel est le gouvernement qui a présenté un bill imposant une taxe de $500 sur les Chinois, ce qui, dis-je, a efficacement arrêté l'importation des Chinois en notre pays. Mais les honorables députés de la Colombie Anglaise qui nous disent : " N'employez pas de Chinois," tandis qu'eux-mêmes ont été de tout temps des employeurs habituels de Chinois, ne peuvent guère prétendre qu'ils sont logiques et ils auront certainement à répondre de leur conduite devant le peuple. J'appuierai l'amendement, naturellement. L'honorable député sait très bien que je vais l'appuyer.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. MACPHERSON : Un honorable député prétend que j'ai mis les pieds dans le plat. Eh bien ! s'il en est ainsi, je suis prêt à subir toutes les conséquences des erreurs que je puis commettre dans la ligne de conduite que je me suis tracée. Tout amendement prohibant l'emploi sur une entreprise publique de quelqu'un qui n'est pas ou ne peut pas devenir citoyen du Canada, recevra mon appui cordial et sans réserve.

M. INGRAM : J'ai écouté avec attention l'honorable député de Burrard (M. Macpherson) et je ne puis certainement pas le complimenter sur son esprit de suite. Il trouve à redire contre mon honorable ami de Victoria (M. Earle) pour avoir proposé cet amendement, sous prétexte que cet honorable député n'est pas conséquent. L'honorable député de Burrard ne voit pas la différence entre un simple citoyen et une compagnie de chemin de fer ou un entrepreneur qui dépense l'argent donné par le public pour mettre à exécution une entreprise publique. Le simple citoyen dépense son propre argent, non l'argent du peuple, et il est libre d'employer qui bon lui semble, pourvu qu'il n'importe pas des étrangers pour travailler en vertu d'un contrat conclu d'avance. Mais dans le cas de ce chemin de fer, le peuple du Canada paie d'énormes sommes d'argent pour ce chemin comme entreprise publique et mon honorable ami de Victoria, parlant au nom du peuple de la Colombie Anglaise, déclare qu'il est de l'intérêt du pays, et particulièrement de sa propre province, que cet amendement soit adopté, et voilà pourquoi il l'a présenté.

L'honorable député de Burrard trouve beaucoup à redire contre mon honorable ami de Victoria qu'il accuse d'inconséquence. L'honorable député a-t-il jamais songé au gouvernement auquel il donne son appui? Ce gouvernement a parlé de libre-échange mais ne l'a jamais établi; il a parlé d'économie, mais il a dépensé plus d'argent que le gouvernement conservateur qu'il condamnait comme extravagant. L'honorable député croit-il que cela est logique ? J'aimerais beaucoup à avoir son opinion sur ce point, et j'aimerais à l'entendre expliquer comment il peut être conséquent de sa part de donner son appui à un pareil gouvernement tout en trouvant à redire contre un collègue en cette Chambre sous prétexte d'inconséquence. Le ministre des Finances (M. Fielding) parle de la loi relative au travail des étrangers et demande pourquoi nous voulons introduire cet amendement lorsque cette loi figure dans nos statuts.

C'est précisément pour la raison que la loi relative au travail des étrangers n'est pas mise en vigueur en ce pays. Ses dispositions sont violées tous les jours. Si je comprends bien, certains honorables membres de la droite sont sous l'impression que la loi actuelle offre un remède à cela, en vertu de l'article 205 de l'acte concernant les chemins de fer. J'aimerais à entendre tout honorable député qui croit cela lire l'article 205 et donner les raisons pour lesquelles il croit que cet article s'applique au cas en question. J'aimerais à avoir une explication de la part de quelque honorable député qui se croit capable de donner cette explication .

M. CLARE : Je n'étais pas présent cet après-midi lorsque, m'a-t-on dit, le ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) a déclaré qu'il intercalerait un article dans le bill actuel pour protéger le travail canadien dans la construction de cette voie ferrée. J'ai préparé un amendement que j'avais l'intention de proposer et je vais donner lecture à la Chambre. Je demanderai au gouvernement d'insérer cet article dans son bill ou même d'aller plus loin que je ne puis allé dans cet amendement. Je dois dire que, s'il ne le fait pas, je considérerai de mon devoir de présenter un amendement à la troisième lecture du bill. Je vais lire l'amendement à la Chambre.

M. TALBOT : Est-ce que cela est régulier ?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Ce n'est pas un amendement avant que cela soit lu

par le président. L'honorable député le lit, tout simplement.

M. CLARE : Je dis tout simplement ce que j'ai l'intention de faire. L'amendement est comme suit :

Dans tous les cas où des personnes seront employées à l'occasion des explorations ou la construction dudit chemin de fer Transcontinental, la préférence devra être donnée à des sujets britanniques de naissance ou naturalisés.

Il sera illégal d'employer aucun particulier pour ou en rapport avec les explorations ou la construction dudit chemin de fer Transcontinental, ou d'aucune de ses parties, qui ne sera pas sujet britannique de naissance ou naturalisé, ou qui, étant un étranger, n'aura pas résidé, *bona fide*, en Canada pendant l'année qui aura précédé immédiatement son emploi.

Pourvu toujours, que lorsqu'il sera démontré, d'une façon satisfaisante au ministre du Travail, qu'il est impossible de se procurer la main-d'œuvre pour la construction, en temps raisonnable, dudit chemin de fer par suite de la restriction susdite à l'égard de l'emploi des ouvriers, il soit loisible au ministre, par un ordre écrit, soumis à l'approbation du Gouverneur en conseil des ministres de suspendre pendant tel temps et à telles conditions qui lui paraîtront raisonnables dans l'espèce, l'application de ladite restriction quant à l'emploi de la main-d'œuvre pour des fins de construction seulement. Et une copie de cet ordre de suspension sera publiée sans délai dans la "Gazette du Travail".

Pour toute violation de quelqu'une des dispositions du présent article, la personne, association, compagnie ou société qui s'en rendra coupable, sera passible d'une amende n'excédant pas $1,000, ni moindre que $50, et d'un autre amende de $50 pour chaque jour pendant lequel se continuera cet emploi illégal.

Les sommes ci-dessus mentionnées pourront être recouvrées comme dette par voie de poursuite par toute personne qui intentera une action à cette fin, bona fide, devant toute cour de juridiction compétente dans laquelle sont actuellement recouvrées des dettes pour le même montant."

Si le gouvernement intercale un article comme celui que le ministre des Finances a déclaré, m'a-t-on dit, avoir l'intention d'insérer, je serai satisfait et j'espère que le gouvernement jugera à propos de le faire, mais je désire avertir le gouvernement et la Chambre que, lors de la troisième lecture, j'ai l'intention de proposer cet amendement.

L'honorable M. FIELDING : Mon honorable ami me permettra peut-être de corriger une légère iexactitude dans les remarques qu'il m'a attribuées, vu qu'il déclare qu'il n'était pas en cette Chambre cet après-midi. Je n'ai pas dit que le gouvernement introduirait dans ce bill un amendement de cette nature. J'ai dit que le gouvernement s'occupait de cette question dans un sens plus large et que son désir était que toute législation ayant cet objet en vue ne s'applique pas seulement à cette compagnie en particulier, mais soit d'une application générale. En conséquence, si mon honorable ami (M. Clare) propose son amendement de façon à ce qu'il s'applique seulement à cette compagnie, je crains que nous ne puissions être d'accord avec lui. L'opinion que j'ai exprimée à la Chambre est à l'effet que tout ce qui doit être fait dans ce sens devrait être fait d'une façon générale, et que le gouvernement est à préparer une législation à ce sujet. La législation que nous nous proposons de faire sera plus générale et s'appliquera à d'autres compagnies, tandis que la proposition de mon honorable ami ne s'appliquerait qu'à une seule. La différence entre ce qu'il m'attribue et ce que j'ai dit n'est peut-être pas très considérable, mais vu qu'il n'était pas en cette Chambre, j'ai cru devoir rétablir les faits.

M. CLARE : Je regrette d'avoir fait une déclaration qui ne soit pas exacte. Nous sommes sur le point de dépenser une énorme somme des deniers publics dans la construction de ce chemin de fer transcontinental, et, à juger par la façon dont le gouvernement traite les ouvriers canadiens depuis la mise en vigueur de la loi sur la main-d'œuvre étrangère, il semble qu'avec eux nous ne puissions pas compter sur l'efficacité d'une loi générale, mais qu'il faille insister sur l'insertion d'un article spécial dans ce projet de loi, pour que nous soyons bien assurés qu'au moins pendant la construction du Grand-Tronc-Pacifique les classes ouvrières au Canada seront protégées.

M. PUTTEE : Le projet d'amendement que vient de lire le député de Waterloo (M. Clare) devra, je crois, faire penser au député de Victoria (M. Earle) que cette résolution est bien supérieure à sa proposition quelque peu indigeste. A mon sens, il serait peu à propos d'insérer dans ce projet de loi son amendement, destiné à empêcher l'emploi de Chinois à la construction de cette ligne. Je ne vois pas la convenance de la chose, et, pour ma part, je n'appuierai aucun amendement qui ne fasse corps avec le bill. Si c'était comme il y a deux ou trois ans, où il n'y avait sur les Chinois qu'une taxe limitée, et où ces derniers arrivaient en nombre dans le pays, un amendement de ce genre serait peut-être nécessaire ; mais la question relative à l'entrée des Chinois dans le pays a été réglé, et d'une façon très satisfaisante. Il y a aujourd'hui une taxe de $500 sur tout Chinois entrant au Canada, et comme résultat, il n'en vient plus. Tant que le gouvernement veillera à l'application consciencieuse de cette loi, il n'y aura pas, je crois, à redouter une invasion bien nombreuse de Chinois. Ceux-là qui sont déjà dans le pays y résident de bonne foi, et ne sont guère plus nombreux que ceux, de nationalité autre, que d'autres compagnies ont importés et que l'on voit inoccupés un peu partout. Cette proposition d'interdire l'emploi d'ouvriers chinois dans la construction du chemin ne me paraît ni raisonnable ni sensée : c'est tout simplement inviter le peuple à penser que la question chinoise est encore en ce pays une question vitale. Dans le fait, il est plutôt probable que ce seront les Japonais, et non pas les Chinois, dont

nous aurons à nous occuper. L'idée du député de Waterloo (M. Clare), de faire entrer dans le bill une disposition qui nous garantisse contre la main-d'œuvre étrangère en général, m'inspire beaucoup plus de confiance. Je ne saurais m'enthousiasmer des promesses de législation que nous fait le gouvernement. Je préfère attendre de le voir à l'œuvre. Malheureusement, nos lois générales touchant cette manière sont bien mal observées. On semble bien peu se préoccuper, par exemple, de faire exécuter notre loi sur la main-d'œuvre étrangère. Je vois qu'à Vancouver, il a à peine trois ou quatre jours, un juge a renvoyé treize ou quatorze poursuites prises en vertu des dispositions de cette loi, s'appuyant pour rendre sa décision sur des motifs absolument en opposition aux arguments que l'on a employés dans cette Chambre quand la loi a été adoptée. Et c'est ainsi qu'on a rendu illusoire, et à dessein, l'objet de la loi, qui est interprétée pour convenir à l'employeur, tandis qu'elle a été faite pour l'employé.

M. RALPH SMITH: M. le président, l'honorable député d'Elgin-est (M.Ingram) a dit qu'il y avait toute une différence entre un député qui fait travailler pour son compte et celui qui emploie quelqu'un à des travaux publics subventionnés par l'Etat. Selon moi, la réplique que lui a faite mon honorable ami le député de Burrard (M. Macpherson) est pleine d'à-propos. En effet, les représentants du peuple dans cette Chambre ont meilleure grâce à soutenir un principe lorsque individuellement ils ont soin de l'appliquer dans leurs affaires personnelles.

Je me permettrai de rappeler à l'honorable député d'Elgin-est que sur le chemin de fer d'Esquimault à Nanaïmo, auquel ont été accordées une subvention de $750,0,00 et de 1,900,000 acres de terre, plus une exemption de taxes à perpétuité, le député de Victoria (M. Earle), qui avait une entreprise de plus d'un million de dollars relative à la construction de cette ligne, y a employé des Chinois. Si j'avais du gouvernement quelque entreprise payée avec les deniers publics, et que j'eusse cru bon d'y faire travailler à mon choix n'importe quels ouvriers, je me ferais scrupule d'empêcher que d'autres n'agissent de la même manière. C'est donc, à mon sens, raisonner avec justesse que de refuser à un député le droit de proposer qu'un autre ne puisse faire ce qu'il a fait lui-même. Une telle proposition, de la part de celui qui dans l'exécution d'une entreprise subventionnée par l'Etat, a fait choix des ouvriers qu'il lui a plu, démontre son inconséquence, et laisse également penser que la plupart des amendements proposés par la gauche n'avaient d'autre but que d'obtenir quelque avantage politique. Je suis bien prêt à seconder toute mesure tendant à restreidre l'emploi d'ouvriers chinois, mais—et je tiens à le dire—le présent gouvernement a fait plus qu'aucun de ses devanciers pour qu'il fût impossible d'employer d'avantage la main-d'œuvre chinoise sur la côte du Pacifique. Mon honorable ami a été élu membre de cette Chambre en 1889. L'administration qu'il appuyait est restée, depuis, six ans au pouvoir, et, pendant ces six années, il n'a absolument rien fait pour donner sous ce rapport quelque soulagement aux habitants des côtes du Pacifique. C'était alors une question brûlante, car c'était le temps où le travail des Chinois dans la Colombie-Anglaise faisait grand tort au travail des blancs. Si jamais dans l'histoire de la main-d'œuvre chinoise dans cette province de l'ouest il fut un temps où il importait d'intervenir, c'est bien durant ces six années pendant lesquelles l'honorable député siégeait dans cette Chambre et donnait son appui au parti au pouvoir, sans que jamais il élevât la voix pour remédier à ce mal. Avec un pareil passé, il convient peu à un député de faire, en cette circonstance particulière, une proposition de cette sorte. Mais il y a plus, et, comme je le disais vendredi soir, quand cette question a été mise en discussion, ce n'est pas par une loi spéciale ni par une loi visant une certaine classe de travailleurs en particulier que l'on pourra trouver le remède qui convienne à la situation. Mon honorable ami doit comprendre l'insuffisance d'une telle législation. Nous étions vendredi dernier à discuter cette question de la main-d'œuvre étrangère; il s'agissait pour le moment d'Américains que l'on fait venir pour les employer à des travaux se rattachant à la construction du Grand-Tronc-Pacifique au Manitoba. Dans la Colombie-Anglaise, ce sont les Chinois; au Manitoba, ce sont les Américains. Dans la province d'Ontario, ce sera peut-être d'autres nationalités et d'autres encore dans la province de Québec. D'où l'on voit que le gouvernement est sage en se proposant de préparer une loi qui réponde généralement à tous les besoins. Qu'importe à l'ouvrier du Manitoba ou de la Colombie-Anglaise que ce soit un Chinois ou un Italien qui le réduise à la famine. Que lui importe que ce soit tel ou tel étranger que l'on emploie aux travaux publics de ce pays et qui le prive de son gagne-pain ? Cela lui est parfaitement égal.

Il faudra examiner cette question sous toutes ses faces, de façon à trouver un remède qui s'applique à tous les cas. Déjà l'administration actuelle est parvenue à tenir les Chinois à l'écart. Il résulte des renseignements que j'ai pris ces derniers jours que pas un seul Chinois n'est entré dans le pays depuis le mois de janvier 1904, époque à laquelle la loi établie par ce parlement est devenue exécutoire. L'amendement que propose le député de Victoria est, il est vrai, conforme au vœu des habitants de la Colombie Anglaise, mais en le proposant, mon honorable ami a manqué de logique. Les habitants de la Colombie Anglaise disent: Nous ne voulons pas qu'on emploie des Chinois à la construction du Grand-Tronc-Pacifique, et mon honorable ami arrive avec son amende-

ment qui rend la chose impossible ; en cela, il se conforme aux désirs de la population de cette province. Mais, ajoutent ces mêmes habitants de la Colombie Anglaise, nous voulons le Grand-Tronc-Pacifique ; et malgré cela, mon honorable ami a voté contre cette proposition. En cela, il n'est pas conséquent. S'il avait eu à cœur d'accomplir les désirs de ses amis, il eût donné son appui à la proposition dont la Chambre est en ce moment saisie.

Lorsque j'ai pris la parole dans cette Chambre sur la question du Grand-Tronc-Pacifique, j'ai dit, et je répète aujourd'hui que des représentants du parti conservateur dans la Colombie Anglaise ont sollicité des députés de vouloir bien user de leur influence pour faire adopter ce projet. L'honorable député méconnaît donc, en votant contre le bill, les volontés de ses amis de là-bas. Son amendement n'a d'autre but que de consolider sa situation électorale en proposant qu'il croit devoir faire une impression favorable sur certaines classes de gens de la Colombie-Anglaise. Je tiens à le répéter, si l'honorable député eût voulu se rendre au vœu des habitants de cette province à l'égard de la question générale du Grand-Tronc-Pacifique, comme il cherche à le faire dans cette question particulière, il aurait donné son vote en faveur de la première mesure. Je défends ce bill parce que je sais que la Colombie Anglaise le désire. Les amendements que l'honorable chef de l'opposition a proposés tant à la session de l'année dernière qu'à cette session-ci n'ont pas été jusqu'à présent sérieusement discutés dans les associations politiques de la Colombie Anglaise. Que l'on veuille bien consulter les collections des journaux conservateurs ou autres de la Colombie Anglaise, et l'on verra que les habitants de cette province, tant conservateurs que libéraux, appuient ce projet du Grand-Tronc-Pacifique. Si donc l'honorable député de Victoria veut être conséquent et mettre de la logique dans sa conduite, pourquoi ne fait-il pas, non seulement à l'égard de cette proposition particulière, mais à l'égard de la proposition générale, ce que demande la Colombie-Anglaise ?

M. PRINGLE : Il ne convient guère à l'honorable député de Vancouver (M. Smith) d'accuser d'inconséquence le député de Waterloo-sud (M. Clare).

Des DEPUTES : De Victoria.

M. PRINGLE : J'avais compris que l'honorable député s'oppose à la motion présentée par mon honorable ami (M. Clare).

L'honorable M. FIELDING : L'honorable député (M. Clare) a manifesté son intention de présenter une motion lorsque le débat sera dans une phase plus avancée. C'est l'amendement du représentant de Victoria que nous délibérons maintenant.

M. PRINGLE : Ce n'est pas ce que j'avais compris.

M. EARLE : Je n'entends pas m'étendre longuement sur ce sujet. Mais je dois dire à l'honorable député (M. Ralph Smith), qui me reproche de manquer de logique, que j'avoue que la population de la Colombie Anglaise désire la construction d'un chemin de fer. Néanmoins, après avoir écouté le débat provoqué par le projet ministériel, je suis convaincu que cette population sera aussi hostile à ce projet que les membres de la gauche, lorsqu'elle connaîtra à fond la proposition du gouvernement. C'est un fait avéré que les habitants de la Colombie Anglaise désirent qu'une voie ferrée traverse la partie septentrionale de leur province. Ils sont prêts à appuyer tout projet sensé qui les doterait d'un tel chemin ; mais ils n'ont pas encore eu l'occasion de saisir l'absurdité de la proposition soumise à la Chambre ; quand ils s'en seront rendu compte ils repousseront cette proposition, j'en suis convaincu.

Je dirai à mon honrable ami (M. Ralph Smith) qu'en vérité, il y a vingt ans environ, j'ai entrepris de construire un tronçon de chemin de fer et que, pour mener mon entreprise à bonne fin dans le délai prescrit, j'ai dû engager des ouvriers chinois. J'ai fait alors ce que j'avais le plein droit de faire à titre de simple citoyen et ce que j'ai dû faire pour remplir mes engagements ; cependant j'ai toujours été hostile à l'entrée d'un grand nombre de Chinois dans la Colombie Anglaise. Il fut un temps qui n'est pas loin où le besoin de la main-d'œuvre à bon marché se faisait vivement sentir dans cette province. L'un des objets que j'avais en vue en proposant d'interdire le travail des Chinois dans la construction du Grand-Tronc-Pacifique en Colombie Anglaise est celui-ci : cette défense aurait pour effet d'attirer un grand nombre d'ouvriers blancs qui se fixeraient dans la province après le parachèvement du chemin. L'expérience prouve que, lorsque des blancs exécutent de semblables travaux, plusieurs d'entre eux, l'entreprise terminée, s'établissent sur des terres, ou travaillent dans les mines et deviennent excellents citoyens de la province. D'un autre côté, lorsqu'on engage des Chinois, ils quittent le pays emportant leur pécule et les entrepreneurs sont seuls à profiter du fruit de leur travail.

M. CLANCY : Nous avons souvent été témoin dans cette enceinte des tours de force accomplis par les députés libéraux ; cependant, nous n'avions jamais assisté à un spectacle comparable à celui que nous avons contemplé cet après-midi. Nous avons vu le représentant de Burrard (M. Macpherson) accabler le député de Victoria (M. Earle) de toutes les épithètes dont le règlement autorise l'emploi, parce que mon honorable ami a eu le courage de proposer un amendement interdisant l'emploi de la main-d'œuvre chinoise dans la construction de ce chemin de fer qui coûtera si cher à la population du Canada. Après cette sortie, l'honorable député (M. Macpherson) a fini par dire qu'il appuyait de tout cœur la proposition de mon

honorable ami. Je laisse à ses commettants le soin de juger sa conduite. Pourquoi l'honorable député (M. Macpherson) appuie-t-il l'amendement? C'est parce qu'il est au courant du sentiment qui prévaut dans sa province ; c'est parce qu'il craint. Il nous a dit que les Chinois n'entrent plus au Canada et que l'amendement n'a pas sa raison d'être. Mais si cela est vrai, pourquoi craint-il de le combattre ?

Il a reproché à l'honorable député (M. Earle) d'avoir employé des Chinois à des travaux exécutés il y a près d'un quart de siècle, tout en nous disant que sans les Chinois la construction du Grand-Tronc-Pacifique serait impossible. Est-ce bien ce qu'il a voulu dire? Je le mets au défi de répéter ses paroles. L'honorable député demande : Pourquoi n'interdirait-on pas le travail de tous les étrangers? La réponse est facile ; la voici : on se propose d'écarter une classe de gens qui n'ont pas de famille, qui ne remplissent aucun des devoirs du citoyen, qui ne consentent pas à contribuer à la défense de notre patrie, des étrangers dans toute la force du mot. Ce n'est pas un compliment à faire aux individus des autres races que de les comparer aux Chinois. Il n'est pas juste de soumettre les ouvriers blancs à la concurrence d'hommes qui vivent avec le quart de ce qu'il faut aux nôtres pour subsister, et qui ne sont d'aucune utilité dans le système économique de notre nation. La lutte pour l'existence ne se fait pas dans des conditions égales entre le blanc et le Chinois——

M. MACPHERSON : Pourquoi n'avez-vous pas pensé à cela lorsque vous étiez au pouvoir?

M. CLANCY : Mon honorable ami se préoccupe beaucoup du passé.

M. MACPHERSON : Pourquoi les conservateurs n'ont-ils pas raisonné, en 1882, comme ils raisonnent aujourd'hui?

M CLANCY : En comparant les paroles du parti libéral à ses actes, nous trouverions maintes choses qui tourneraient à son discrédit. Faisons face à la situation actuelle—

Quelques VOIX : Ah ! ah !

M. CLANCY : Il ne s'agit pas du passé. Il s'agit du présent et de l'avenir, et le devoir incombe à la Chambre d'adopter des lois pour prévenir le retour de ces maux

Je félicite nos adversaires de la logique de leur raisonnement ! Elle va de pair avec toute leur conduite au parlement. Lorsque le représentant de Burrard se présentera devant ses électeurs, il aura, je n'en doute pas, à leur rendre compte de sa conduite.

M. MACPHERSON : L'honorable député (M. Clancy) n'a pas besoin de verser des larmes de crocodile sur mon sort.

M. INGRAM : Lorsque l'honorable député (M. Macpherson) a posé cette question à mon honorable ami (M. Clancy), j'ai vu un sourire de satisfaction courir sur les lèvres du premier ministre. J'étais présent et je puis probablement donner une réponse satisfaisante. Il me souvient que le très honorable premier ministre a déclaré qu'il faut être prudent lorsqu'il s'agit des traités et des arrangements commerciaux entre la Chine et les autres pays. Si aucune loi n'a interdit l'entrée des Chinois au Canada c'est parce que le premier ministre actuel est tombé d'accord là-dessus avec le chef du parti conservateur d'alors.

Je me rappelle la dépêche de mon honorable ami adressée à la Colombie Anglaise et la promesse solennelle qu'elle contenait de faire adopter sans tarder des lois en ce sens, afin de capter les suffrages des électeurs de cette province. Pourtant, il laissa écouler plusieurs sessions avant d'avoir le courage de faire adopter une loi, et je suppose qu'en ceci il s'est plié aux exigences politiques. Je ne lui reproche pas d'avoir fait adopter cette loi, car j'ai toujours cru qu'il ne fallait pas favoriser l'introduction des Chinois en ce pays, parce qu'ils ne remplissent pas les devoirs ordinaires du citoyen et qu'il ne faut pas les mettre sur le même pied que les honnêtes travailleurs du pays.

J'espérais que le représentant de Vancouver envisagerait cet amendement à un point de vue plus chrétien et qu'il comprendrait que, lorsqu'un pécheur se repent, fut-ce à la onzième heure, il faut l'encourager dans son repentir

Une VOIX : C'est ce que vous faites présentement.

M. INGRAM : Je n'ai pas lieu de me repentir, car j'ai toujours approuvé le principe du présent amendement.

Le ministre des Finances est libéral de ses promesses. Il les prodigue depuis qu'il fait partie de la Chambre, surtout quand il s'agit du tarif. Il promet un jour et il oublie sa promesse le lendemain. Il s'engage maintenant à présenter une loi à ce sujet, mais j'entretiens peu d'espoir et je crois que ce qu'il y a de meiux à faire c'est d'adopter l'amendement.

L'honorable député de Vancouver a tenté d'établir que la gauche est hostile au projet du Grand-Tronc-Pacifique, parce qu'elle favorise l'adoption de plusieurs amendements. Je veux démontrer que nous désirons autant que les députés de la droite qu'un chemin de fer s'étende jusqu'au Nord-Ouest ; seulement, nous ne sommes pas d'accord sur la manière de réaliser ce vœu. Nous croyons qu'il est possible d'adopter un projet préférable à celui du gouvernement. Cependant, ce dernier a l'appui de la majorité et nous croyons qu'il est de notre devoir de proposer certaines retouches dans le but d'amender le projet ministériel.

M. R. L. BORDEN : Je demanderai au ministre des Finances s'il a constaté en quel endroit ces stipulations se trouvent consignées en ce qui a trait au chemin de fer du pas du Nid-de-Corbeau ?

Sir WILLIAM MULOCK : Dans le contrat de 1897.

M. R. L. BORDEN : J'espère que rien ne s'oppose au dépôt sur le bureau de ce contrat qui a été mentionné au cours du débat.

L'honorable M. FIELDING : Nous pourrons le déposer à la prochaine séance.

L'amendement est repoussé.

M. PORTER : M. le président, bien que la gauche ait déjà proposé un grand nombre d'amendements qui, dans mon humble opinion, méritaient un accueil favorable de la part du gouvernement, j'ose faire la proposition suivante dans l'intérêt public :

Que le bill soit modifié par l'adjonction du paragraphe suivant:

Nonobstant les dispositions du présent acte ou de la loi qu'il modifie et les stipulations des contrats annexés, Sa Majesté le Roi, traitant comme il est dit ci-dessus, ne sera pas tenue ni obligée de mettre à exécution ou remplir les conventions, conditions ou stipulations contenus dans les contrats annexés de la part du Canada tant que la Compagnie du Grand Tronc n'aura pas pris envers Sa Majesté le Roi, traitant comme il est dit ci-dessus, les engagements suivants: Que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, tant qu'elle sera sous la dépendance de la Compagnie du Grand Tronc, mettra à exécution, remplira et exécutera, selon leur portée et interprétation véritables, toutes les dispositions de l'Acte du chemin de fer National Transcontinental et toutes les conventions, stipulations et conditions des contrats annexés qui, d'après leur teneur, devront être mises à exécution, remplies et exécutées par ladite Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

Divers motifs m'obligent à présenter cet amendement. Des membres de la gauche en ont déjà exposé plusieurs et je n'imposerai pas à la Chambre une répitition oiseuse des arguments déjà invoqués et dont les députés ministériels auraient dû, à mon avis, comprendre le bien-fondé.

Au cours du débat le gouvernement a répété avec persistance que le présent contrat impose plusieurs obligations à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Il est inutile que j'insiste sur l'importance de ces obligations pour le pays. A mes yeux, elles ne tirent pas uniquement leur importance des nombreuses concessions faites par l'Etat, mais encore des engagements onéreux qu'il prend dans cette affaire. Le gouvernement s'attache à faire ressortir que le Grand Tronc aura la haute main dans l'administration du Grand-Tronc-Pacifique, du moins pendant un certain temps et dans une certaine mesure ; mais il est notoire que le Grand Tronc sera libéralement rétribué pour tous les services qu'il rendra. En vertu du contrat, il recevra $25,000,000 valant des actions ordinaires du Grand-Tronc-Pacifique. S'il ne devait rien recevoir de plus, il serait déjà amplement indemnisé de ses peines, mais tant s'en faut que ce soit tout. Si l'entreprise est lucrative, le Grand Tronc en retirera les bénéfices. Personne ne croira que cette compagnie se mêle à cette affaire, si ce n'est dans l'intention d'en recueillir les avantages réels. Il est certain qu'elle profitera des $25,000,000 valant d'actions ordinaires; de plus, si, comme le gouvernement le déclare—et comme nous l'espérons tous—le succès doit couronner cette entreprise, alors le Grand Tronc, loin de ne toucher que ces $25,000,000 d'actions ordinaires, aura la part du lion dans les profits de l'exploitation de cette voie ferrée.

Par conséquent, il me semble souverainement raisonnable de demander qu'une compagnie dont la part est si belle donne quelque chose d'équivalent à ce qu'elle recevra. Si cette convention était conclue avec un particulier plutôt qu'avec une puissante corporation, peut-on imaginer qu'on n'exigerait pas de ce particulier une garantie de l'accomplissement de ses engagements ? A mes yeux, ce contrat ne contient rien qui nous justifie d'en agir autrement envers une corporation. Loin de là, nous avons plusieurs motifs d'exiger une garantie de la part du Grand Tronc. Selon moi, la simple prudence devrait engager le gouvernement à exiger de cette compagnie quelque chose en retour des avantages qu'elle doit retirer. Il devrait l'obliger à donner une garantie que, tant que le Grand Tronc aura la haute main dans l'administration du Grand-Tronc-Pacifique, celui-ci remplira les engagements qu'il a pris. Le Grand-Tronc-Pacifique n'a pas d'existence réelle ; ses obligations ne peuvent pas valoir plus que ne vaut cette compagnie ; et le devoir incombe au gouvernement d'exiger que le Grand Tronc, qui retirera tous les bénéfices, donne la garantie que mentionne le présent amendement. Aussi, bien que les partisans du gouvernement aient invariablement repoussé chaque proposition de la gauche, j'espère qu'ils n'oublieront pas leur devoir jusqu'au point de rejeter l'amendement que j'ai l'honneur de présenter.

La Chambre repousse l'amendement (M. Porter).

M. PRINGLE : Je regrette que le ministre des Chemins de fer ait jugé à propos de s'éclipser de si bonne heure au moment où nous entreprenions l'examen de certaines retouches à faire au projet de loi. L'honorable ministre a une singulière notion de ses devoirs, puisqu'il est impossible de le retenir au milieu de nous et de l'engager à prendre part au débat que soulève un projet de cette importance.

J'ai l'honneur de proposer l'amendement suivant :

Que le bill soit modifié par l'adjonction de la clause suivante, comme article———:

Nonobstant les dispositions du présent acte ou de loi qu'il modifie, la Compagnie du Grand Tronc ne devra pas, pendant la durée du bail mentionné à l'article 20 du premier contrat ni tant qu'aucune des obligations dont le gouvernement a garanti le remboursement en vertu des stipulations des contrats annexés sera en souffrance et impayée, transporter, céder, ven-

dre, donner en nantissement ou abandonner les actions ordinaires de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, sauf celles qu'elle aura acquises argent comptant et au pair.

En consultant l'article 27 de la loi de 1903, relative à la construction d'un chemin de fer national à travers le continent, et le contrat annexé, on trouve cette stipulation :

La compagnie s'engage à faire acquérir et prendre par la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada lesdites actions ordinaires jusqu'à concurrence de vingt-cinq millions de dollars, sauf les actions possédées par les directeurs, limitées au chiffre de mille actions, laquelle Compagnie du Grand Tronc retiendra la propriété desdites actions durant tout le terme dudit bail, et tant qu'il restera des obligations garanties par le Gouvernement aux termes du présent contrat impayées ou en souffrance.

Puis, si nous nous reportons à la loi, nous lisons à l'article 7, paragraphe (b) :

(b) D'acquérir et prendre des actions ordinaires de la Compagnie du Pacifique jusqu'à concurrence d'une somme d'au moins $24,900,000 ainsi qu'il est stipulé à l'article 27 du contrat en dernier lieu mentionné.

Ensuite, au paragraphe 3 :

La Compagnie du Grand Tronc du Canada gardera la propriété du montant ci-dessus desdites actions ordinaires ainsi acquises et prises, pendant toute la durée du bail mentionné en l'article 20 du contrat, et tant qu'il restera non rachetées ou en souffrance des obligations garanties par le gouvernement en exécution des termes du contrat; et ne seront valides ni n'auront d'effet nuls nantissement, transport ou cession d'aucune partie dudit montant durant ladite période.

Lorsque le comité fut saisi du bill, ces stipulations subirent le feu de la discussion et les députés ministériels qui prirent part au débat clamèrent hautement que cette clause servirait à protéger le public et le gouvernement. Or, nous constatons qu'un grand changement s'est opéré depuis l'adoption de cette loi et nous découvrons ce qui suit à l'article du contrat supplémentaire :

Nonobstant toute stipulation contenue au paragraphe vingt-neuf dudit contrat, la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer ne devra pas, après qu'elle aura acquis les vingt-cinq millions de piastres ($25,000,000) d'actions ordinaires qui y sont mentionnées (moins les actions possédées par les directeurs, limitées au chiffre de mille actions), être empêchée de disposer desdites actions ordinaires de la manière qu'elle jugera à propos; pourvu, toutefois, que ladite compagnie persiste à posséder la majorité desdites actions à tel titre qui assurera à ladite Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer le contrôle de la direction de la compagnie.

A la dernière session le ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) a longuement commenté ce sujet, insistant fortement sur l'article 27 du premier contrat et démontrant au comité que cette clause mettrait la Compagnie du Grand Tronc dans l'impossibilité de mettre en vente ces $25,000,000 d'actions ordinaires, de les céder à des personnes de bonne foi, afin de pouvoir invoquer la nécessité de payer un dividende aux actionnaires pour justifier la hausse des tarifs. Je tiens à citer cette partie du débat qui eut lieu à cette époque. Le ministre des Finances a prononcé les paroles suivantes telles que rapportées à la page 8821, version française, des Débats de 1903 :

Cette compagnie émettra pour $25,000,000 d'actions ordinaires, et nous avons mis comme condition que ces actions soient entièrement détenues non par les promoteurs, non pas même par les directeurs du Grand Tronc individuellement, mais par la Compagnie même du Grand Tronc de chemin de fer du Canada. Il sera émis 250,000 actions ordinaires, dont 249,000 seront détenues par le Grand Tronc en sa qualité d'institution civile. Il ne restera donc que 1,000 actions à répartir entre ceux qui auront les qualités requises pour être élus directeurs de la compagnie. Où donc est le grand avantage des promoteurs puisqu'ils n'auront à se partager que 1,000 actions sur les 250,000 qui seront émises ?

Et, plus loin, il ajoutait :

Si le Grand Tronc achetait ces actions à un prix relativement bas pour les remettre ensuite sur le marché, on y pourrait trouver à redire.

Voilà précisément ce que nous trouvons à redire à cette stipulation telle que modifiée, car nous tenons de la Compagnie du Grand Tronc qu'elle recevra ces $25,000,000 d'actions en dédommagement de menues obligations qu'elle contracte pour le compte du Grand-Tronc-Pacifique. Le président du Grand Tronc déclare :

Je ne dois pas omettre de dire qu'en échange de l'aide que nous vous demandons d'accorder à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, le Grand Tronc aura la majorité des titres de cette compagnie et en détiendra toutes les actions ordinaires se chiffrant par $25,000,00.

Et, plus loin :

En échange de ses services, le Grand Tronc reçoit toutes les actions ordinaires de la nouvelle compagnie, se chiffrant par vingt-cinq millions de dollars, ce qui peut passer pour des titres sans valeur ou pour un actif d'un rendement énorme—selon l'opinion d'un chacun sur l'avenir réservé à la nouvelle ligne.

De plus, le ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick) a déclaré que la Compagnie du Grand Tronc pourra avoir et aura besoin de ces actions ordinaires pour acheter du matériel roulant. Or, le président de la compagnie déclare qu'il n'en sera rien. Il affirme que le matériel d'exploitation proviendra d'une tout autre source. Voici :

Quant aux cinq millions destinés à l'achat du matériel, on estime que ce matériel coûtera trois millions. Le Grand Tronc n'a rien à voir là-dedans. La Compagnie du Grand Tronc fournira le matériel d'exploitation et, l'administrateur général vous le dira, elle projette de se le procurer en formant un syndicat.

Ainsi, rien ne sert au ministre de la Justice de dire que ces $25,000,000 serviront à l'achat du matériel roulant. Ces actions seront remises au Grand Tronc, ainsi que l'a dit le président, comme dédommagement, comme

prime, pour garantir le remboursement des obligations jusqu'à concurrence d'une somme inférieure à $15,000,000.

En outre, on a affirmé ici même que ces $25,000,000 d'actions ordinaires n'entreront pas en ligne de compte lorsqu'il s'agira d'établir les tarifs du Grand-Tronc-Pacifique. Je n'abonde pas dans ce sens et je crois pouvoir citer une déclaration du ministre des Finances à l'effet que le gouvernement désirait l'an dernier se prémunir contre le danger suivant: si ces $25,000,000 d'actions ordinaires tombent entre les mains de porteurs de bonne foi, il faudra les faire entrer en ligne de compte dans la fixation des tarifs. Je cite les paroles du ministre :

S'il s'agissait d'actions que la Compagnie du Grand Tronc pourrait acquérir à 25 pour 100—pour les fins de mon raisonnement, j'accepte les calculs du chef de l'opposition—et que plus tard d'autres personnes achèteraient au pair, la chose serait bien différente, et voici pourquoi : lorsque plus tard il s'agirait du remaniement des tarifs de transport de façon à ce qu'ils gagnent un dividende légitime sur les 100 cents versés primitivement dans la caisse, alors l'acheteur des actions serait en fort bon lieu de dire : "J'ai acheté ces actions au pair".

Et, ailleurs :

Mais, la Compagnie du Grand Tronc ne doit pas seulement acquérir ces actions, elle doit les détenir à perpétuité; elle ne peut pas en vendre un seul dollar valant. Il est tout à fait impossible d'en acheter une seule part; toutes doivent être détenues par la Compagnie du Grand Tronc elle-même et personne ne saurait en acquérir ou en vendre une seule. Comment donc peut-on craindre qu'elles ne deviennent le jouet de la spéculation ?

Or, je le répète, le ministre Finances a tiré un bon parti de cette stipulation. Pour bien des raisons, a-t-il dit, il est important que le Grand Tronc acquière ces actions et ne s'en dessaisisse point :

Ce n'est pas là simplement un privilège accordé à la Compagnie du Grand Tronc, c'est un privilège qui entraîne certaines responsabilités dont le pays tirera avantage. Nous insistons donc pour qu'elle acquière ces actions et en retienne la possession.

Puisqu'ils insistaient si vivement l'an dernier pour que la Compagnie du Grand Tronc acquière et détienne ces actions, pourquoi aujourd'hui font-ils table rase des stipulations du contrat de l'an dernier, à la seule demande de la compagnie ? Le ministre des Finances ajoutait :

La compagnie serait enchantée si le parlement rayait cet article du traité, ce qui lui permettrait de placer les actions sur le marché monétaire à sa guise.

Le Grand Tronc a dû être enchanté lorsque le gouvernement a modifié ses conditions et biffé cette clause. Il n'y a aucun doute que la compagnie a été enchantée, comme le disait le ministre des Finances.

En janvier dernier, de petites brochures électorales ont été répandues parmi la population. Les territoires du Nord-Ouest ont été littéralement inondés de ces écrits affranchis par le ministre de Intérieur. On y trouve de copieuses citations des discours du ministre des Finances. Celle-ci entre autres, se lit à la page 4 d'une brochure électorale :

Nous sommes prêts à soumettre notre politique au pays, fermement convaincus qu'elle a été mûrement délibérée, que ses détails peuvent supporter la critique, qu'elle n'entraînera pas de dépenses exagérées et que nous pourrons doter le Canada d'une des plus grandes entreprises dont ses annales fassent mention.

Ailleurs, il dit :

Nous leur avons donné cette convention conclue de bonne foi, non avec des promoteurs sans poids, non avec des personnes sans solvabilité, mais avec les hommes de chemin de fer les plus capables du pays, qui ont donné les meilleures garanties de leur bonne foi, qui sont prêts à faire pour cette entreprise plus que n'a jamais fait aucune compagnie.

Ceci paraissait dans la brochure distribuée en janvier ; mais, le 12 du même mois, le gouvernement apprit que le Grand Tronc avait de nouvelles exigences.

Tout était définitivement réglé et le gouvernement était prêt à s'en rapporter au verdict populaire, lorsque le Grand Tronc vint lui dire : "Vous allez modifiez toutes ces stipulations, autrement nous n'entreprendrons pas de mener l'entreprise à bonne fin." L'élection fut différée et le gouvernement baissa pavillon et consentit à toutes les modifications que le Grand Tronc exigea. Voilà pourquoi cette clause importante dont le ministre des Finances faisait un si grand cas à la dernière session a été biffée. Voilà pourquoi il est maintenant permis au Grand Tronc de prendre ces $25,000,000 d'actions et de disposer à sa guise de la moitié du magot. Il obtient ces actions gratuitement, pour bien dire, ou selon sir Rivers-Wilson, en échange de la légère obligation de garantir le remboursement d'une partie des bons. Lorsqu'il s'agit de ce changement, on nous dit : Bah ! ces $25,000,000 d'actions ordinaires n'entreront pas en ligne de compte dans la fixation des tarifs. C'est la commission des chemins de fer qui établit les tarifs des compagnies. Par qui est-elle présidée? Par M. Blair, l'ancien ministre des Chemins de fer, et c'est là l'un des puissants arguments qu'il invoquait dans son mémoire adressé au gouvernement en faveur du projet de prolonger l'Intercolonial au lieu de construire et subventionner le Grand-Tronc-Pacifique. Voyons donc ce que M. Blair dit du danger d'un capital excessif et des tarifs élevés qui en sont la conséquence. Voici :

Il est difficile de résister à la demande des porteurs des obligations et des actionaires de la compagnie qui veulent obtenir des tarifs assez élevés pour leur rapporter un dividende modéré, de sorte que le pays, dans ses intérêts commerciaux, est aussi obéré, indirectement il est vrai, par le poids de ces obligations qu'il le serait par les bons du Trésor émis pour couvrir cette somme.

En toute probabilité, c'est ce même personnage qui sera appelé à fixer les tarifs, et

nous savons qu'il est d'opinion que les prix de transport doivent être déterminés d'après le capital engagé, y compris les obligations, les actions, etc. Est-ce ainsi que les choses se sont passées au Canada? Voyons les revenus réalisés actuellement, en ce pays, sur les actions, les obligations, les actions privilégiées, en un mot sur tout le capital engagé dans les chemins de fer. En 1902, ce capital a réalisé 5.72 pour cent, de sorte que les tarifs ont dû être fixés de manière à donner un intérêt et des dividendes sur un capital de $460,000,000, qui est celui de tous les chemins de fer du Canada—et je ne crains pas de dire que leur construction n'a pas coûté plus de $404,806,000, plus les $233,000,000 de subventions accordées par l'Etat.

Je dis donc qu'il n'y a pas de raison pour que la droite ait changé d'opinion sur cette question. L'an dernier, tous les députés ministériels partageaient l'opinion du ministre des Finances quand il déclarait que dans l'intérêt du pays, ces $25,000,000 d'actions devraient rester entre les mains du Grand Tronc, tant que le contrat n'aurait pas été exécuté en entier. J'ai, par conséquent, le droit de dire que nous devrions avoir l'appui du ministre des Finances et de ses collègues sur cette question et que cet amendement, dans l'intérêt du pays, devrait être adopté.

M. R. L. BORDEN: Avant que le vote soit ordonné, le gouvernement devrait bien étudier cet amendement, et nous donner quelque raison pour expliquer son refus de l'accepter. Il est très raisonnable, non seulement au point de vue de l'intérêt public, mais aussi grâce aux arguments fournis l'an dernier par les orateurs de la droite et plus particulièrement par l'honorable ministre des Finances et l'honorable ministre de la Justice. Voici ce que dit cet amendement:

Nonobstant les dispositions du présent acte ou de la loi qu'il modifie, la Compagnie du Grand Tronc ne devra pas, pendant la durée du bail mentionnée à l'article 20 du premier contrat ni tant qu'aucune des obligations dont le gouvernement a garanti le remboursement en vertu des stipulations des contrats annexés sera en souffrance et impayée, transporter, céder, vendre, donner en nantissement ou abandonner les actions ordinaires de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, sauf celles qu'elle aura acquises argent comptant et au pair.

Cet amendement ne va pas aussi loin que quelques-uns de ceux que nous avons déjà proposés; il en dit cependant assez pour empêcher le Grand Tronc de mettre ces actions sur le marché, de les céder, transporter, vendre ou engager, sans les acheter au pair et au comptant. De cette manière nous évitons le danger mainte fois signalé de voir le Grand Tronc s'approprier ces actions à un prix nominal, et les mettre sur le marché, en laissant le pays dans l'obligation de se soumettre à des taux de transports assez élevés pour payer des dividendes sur ces actions. Il ne peut y avoir aucun doute sur le danger de laisser le contrat dans sa forme actuelle. Ce danger, l'honorable ministre des Finances et l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) l'ont admis l'an dernier. L'honorable premier ministre lui-même en a constaté l'existence, à la dernière session et encore cette année.

Il est vrai que nous ne connaissons pas l'opinion du ministre actuel des Chemins de fer et Canaux (M. Emmerson), puisque nous n'avons pas encore eu un mot de lui sur cette question, depuis le commencement de la session, bien qu'il ait lui-même signé le contrat, au nom du gouvernement. Ce ministre de la couronne, dont on serait en droit d'attendre des explications et des éclaircissements, quitte invariablement la Chambre en souriant, dix ou quinze minutes, une demi-heure au plus, après le commencement de la séance. La seule part qu'il ait prise jusqu'à présent aux débats, a été d'applaudir vigoureusement les orateurs de son parti.

Comme je l'ai déjà dit, nous n'avons pas l'avantage de connaître son opinion sur ce point, mais nous connaissons celle du ministre des Finances et celle du premier ministre, et nous voudrions savoir pour quelle raison le gouvernement veut que le Grand Tronc soit autorisé à mettre sur le marché, et à vendre ici et à l'étranger, des actions qui n'ont pas été achetées et payées au pair. Par quelle raison d'intérêt public le gouvernement explique-t-il cette attitude? Si ces actions passent aux mains d'acheteurs *bona fide*, et si on doit ensuite s'en servir comme d'un argument pour refuser d'abaisser les prix de transport, il n'est que juste qu'elles représentent une somme égale qui aura été réellement employée à la construction du chemin, à son outillage, ou à des améliorations de la voie.

Le contrat tel que rédigé ne nous donne pas cette garantie, mais nous l'avons dans l'amendement de mon honorable ami, et je ne conçois pas que les ministres, en présence d'une proposition aussi raisonnable, persiste à garder le silence et à refuser de donner la moindre raison de leur hostilité.

L'honorable M. FIELDING: Je ne puis pas admettre avec mon honorable ami qu'il soit nécessaire de reprendre indéfiniment la discussion des moindres détails de ce contrat. Je demande à la Chambre s'il s'est dit un mot ce soir qui n'ait déjà été dit et répété à satiété, depuis le commencement de ce débat. L'honorable chef de l'opposition a l'avantage—si c'en est un—de connaître ma manière de voir sur cette question, l'an dernier et encore cette année.

M. SAM. HUGHES: Elles diffèrent.

L'honorable M. FIELDING: Elles diffèrent, parce que les conditions ne sont pas les mêmes. L'an dernier j'ai donné mon opinion sur le contrat tel qu'il était alors. Si le contrat n'avait pas été modifié, il n'aurait pas été nécessaire de le discuter de nouveau; mais il y a eu des changements, et depuis le commencement de ce débat j'ai eu occasion

de dire ce que je pense de ces changements; ma manière de voir est consignée dans les " Débats ". Je ne crois pas que l'honorable chef de l'opposition attache assez d'importance à mes paroles, pour vouloir les relever, mais si l'envie lui en prenait, je ne puis faire mieux que de le renvoyer aux " Débats ". Je répète qu'il ne s'est rien dit de nouveau ce soir, et je ne vois pas la nécessité de grossir le compte rendu de nos séances par la répétition de mes propres discours.

M. R. L. BORDEN : Il y a une contradiction flagrante entre les opinions émises l'an dernier par l'honorable ministre et celles qu'il exprime cette année. Cependant, comme il le dit, elles sont consignées dans les colonnes des " Débats ". Nous pouvons les admirer les unes après les autres, mais elles ne se ressemblent guère. Je ne crois pas que la proposition que fait ce soir l'honorable député (M. Pringle) ait déjà été faite, cette année ou l'an dernier. Cet amendement n'a pas pour but d'empêcher le Grand Tronc de transporter les actions, mais d'empêcher la compagnie de s'en dessaisir, à moins qu'elles n'aient été achetées au pair. Le Grand Tronc pourra acquérir de grandes quantités de ces actions à un prix très minime, comme l'a laissé entendre le président du Grand Tronc, mais les actions ainsi obtenus ne pourront pas être mises sur le marché. Si le Grand Tronc veut mettre sur le marché une partie quelconque des actions du Grand-Tronc-Pacifique, il devra les acquérir au pair. Il me semble que cet amendement atteint le but que se propose le gouvernement, et protège, jusqu'à un certain point, les intérêts du public. Il permet au Grand Tronc d'obtenir une forte partie de ces actions à un prix nominal, comme semble le désirer le Grand Tronc et le gouvernement, mais l'intérêt public se trouvera protégé en ce sens, que les actions ainsi acquises à un prix nominal, et non payées au pair, ne seront pas mises sur le marché et ne pourront pas passer entre les mains de porteurs *bona fide* et nuire ensuite à l'abaissement des tarifs.

Je ne crois pas qu'un seul ministre du gouvernement ait discuté cette question, à ce point de vue. L'honorable ministre des Finances est bien libre de qualifier comme il l'entend nos allusions à son attitude passée sur cette question, mais cela ne constitue pas un argument bien convaincant contre l'amendement de mon honorable ami (M. Pringle).

M. HEYD : En proposant cet amendement, les honorables députés de la gauche avouent implicitement leur confiance dans le succès définitif de l'entreprise.

Il est impossible de concevoir que ces actions puissent jamais valoir le pair, à moins que le Grand-Tronc-Pacifique ne remplisse tous ses engagements envers le gouvernement. Je comprends que le Grand Tronc puisse désirer se procurer de l'argent au moyen de ces actions, mais je ne comprends pas qu'un homme qui aurait de l'argent à placer, l'emploie à acheter des actions qui sont aujourd'hui sans valeur aucune et qui n'ouront de valeur qu'en tant que ces deux compagnies rempliront toutes leurs obligations. On semble attacher une valeur à ces morceaux de papier que les compagnies de chemins de fer ont le droit d'émettre. Je considère qu'ils n'ont aucune valeur tant qu'il n'est pas démontré que ces actions rapportent un intérêt ou des dividendes ; et tant que le public ne sera pas convaincu que le Grand-Tronc-Pacifique remplira ses obligations envers le gouvernement, que les divisions de l'est et de l'ouest donneront de bons résultats et que les intérêts sur les obligations seront payés, ces actions resteront sans valeur aucune, et ce n'est qu'alors que les hommes prudents et ayant des capitaux consentiront à engager leur argent dans cette entreprise. Je n'éprouve aucune crainte sur l'emploi définitif de ces $25,000,000. Outre les obligations que ces compagnies ont contractées, le Grand Tronc ou d'autres devront trouver des sommes considérables pour mener cette entreprise à bonne fin.

Autant que possible nous avons pourvu à la construction et à l'outillage du chemin. Mais ce n'est là qu'une partie des dépenses qu'occasionnera cette énorme entreprise. Il faut trouver des millions de dollars, d'une manière ou d'une autre. La voie est déjà hypothéquée jusqu'à concurrence des trois quarts de sa valeur sur la division de l'ouest, en faveur du gouvernement, et d'un quart sur l'autre, en faveur des porteurs d'obligations qui seront garanties par le Grand Tronc. Nous n'avons pas à nous inquiéter de la division de l'est. Tout ce qui la concerne est réglé par le contrat. Le Grand-Tronc-Pacifique paiera trois pour cent d'intérêt sur le coût de toute la ligne, pendant 50 ans, il fournira toutes les facilités nécessaires aux deux extrémités de la ligne, cela implique incidemment la construction d'embranchements et avant que l'entreprise soit achevée, il faudra peut-être trouver cent autres millions de dollars, et il n'y a pas d'autres moyens de se les procurer que la garantie du Grand Tronc.

On voit donc que toutes ces craintes concernant l'usage définitif qui sera fait de ces $25,000,000 sont prématurées, et puisque les honorables députés de la gauche croient que ces actions qui sont aujourd'hui sans valeur aucune, pourront valoir plus tard $25,000,000 en argent, c'est la meilleure preuve de leur confiance dans le succès de l'entreprise.

L'amendement (M. Pringle) est rejeté.

M. R. L. BORDEN : Je propose :

Que le bill soit amendé en y ajoutant l'article suivant:

1. Dans le cas où des plaintes seraient faites que les conditions et stipulations mentionnées aux articles 41, 42, 43, 44 et 45 du contrat, dont une copie sert d'annexe à l'Acte concernant la construction d'un chemin de fer national à travers le continent ne sont pas convenable-

ment remplies et observées, ces plaintes et toutes les circonstances qui s'y rattachent feront l'objet d'une enquête immédiate et d'un rapport par la Commission des chemins de fer du Canada, et ce rapport ainsi que le résultat de l'enquête seront déposés, incontinent devant le parlement; ou si le parlement n'était pas en session, dans les dix jours suivant l'ouverture de la session, afin que le parlement prenne à cet égard l'initiative qu'il jugera utile.

2. Les Compagnies du Pacifique et du Grand Tronc seront régulièrement averties de ces enquêtes et auront le droit de s'y faire représenter et d'y être entendues.

Le gouvernement a attaché beaucoup d'importance aux dispositions contenues dans les articles du contrat mentionnés dans cet amendement. Il est en effet de la plus haute importance que toute grande entreprise de transport dans laquelle le pays pourrait s'engager ou aider de ses deniers assure le transport du trafic canadien par des routes canadiennes et des ports canadiens. L'honorable premier ministre, en déposant le bill, l'an dernier, a insisté d'une manière toute particulière sur ce point. La population de l'est du Canada et des provinces maritimes a le plus grand intérêt à ce que l'Etat n'encourage pas la construction d'un chemin de fer qui dévierait le trafic du Nord-Ouest canadien vers des ports américains. Les ports de mer du Canada sont fortement intéressés à ce qu'une entreprise de transport subventionnée par l'Etat n'ait pas ce résultat. Si le trafic continue, comme par le passé, à prendre en grande partie la route de Portland, les ports canadiens, comme ceux de Saint-Jean et d'Halifax, resteront déserts, au lieu de participer au développement commercial du pays.

Le gouvernement prétend que ce contrat assure le trafic canadien aux routes canadiennes. En réfutant les arguments des orateurs de la droite sur ce point, nous avons fait remarquer à mainte reprise que, bien que ces obligations soient imposées au Grand-Tronc-Pacifique, leur violation n'entraîne aucune punition, et que de plus, elles ne lient pas légalement le Grand Tronc, puisque cette dernière compagnie n'est pas partie au contrat dans lequel se trouvent ces dispositions et stipulations.

Le ministre de la Justice et le ministre des Finances ont admis que le Grand Tronc se trouverait dans une position bien précaire—je crois que c'est le mot dont ils se sont servis—s'il entreprenait de violer le contrat, bien qu'il ne soit pas partie contractante. Ces honorables ministres, s'ils ne l'ont pas dit expressément, ont laissé entendre que si le Grand Tronc dans l'orientation qu'il donnerait à la direction générale du Grand-Tronc-Pacifique n'assurait pas la fidèle exécution des clauses du contrat, il pourrait s'attendre à être sévèrement pris à partie par le parlement.

Je n'ai pas partagé cette manière de voir, et l'an dernier j'ai expliqué que si le parlement jugeait à propos de conclure un arrangement avec le Grand-Tronc-Pacifique et de donner au Grand Tronc la haute main dans la direction du Grand-Tronc-Pacifique sans lier légalement le Grand Tronc à l'exécution des conditions du contrat, nous aurions mauvaise grâce plus tard à vouloir punir le Grand Tronc de ne s'être pas conformé aux stipulations d'un contrat auquel il n'était pas partie.

Nous croyons cependant qu'il est possible de mettre dans ce bill un article qui servira d'avertissement au Grand Tronc. Nous savons où se trouve le danger ; il nous a été signalé l'an dernier par le ministre du Commerce, le ministre des Finances et autres membres du gouvernement. Un des points dangereux, c'est Chicago que le Grand Tronc peut facilement relier à Winnipeg et mettre ainsi son réseau des Etats-Unis en communication avec le Grand-Tronc-Pacifique. Un autre point dangereux, c'est North-Bay, puisque l'honorable premier ministre a déclaré cette année même que tout le trafic qui viendra à North-Bay par le Grand-Tronc-Pacifique ira inévitablement à Portland ; et cependant il autorise le Grand-Tronc-Pacifique qui est sous la direction du Grand Tronc à construire un embranchement de la ligne principale à North-Bay. Il y a encore d'autres points dangereux, mais je me contente de mentionner ces deux-là. Puisque le gouvernement n'a pas jugé à propos d'imposer de conditions au Grand Tronc, mais seulement au Grand-Tronc-Pacifique qui n'a pas de terminus aux Etats-Unis et dont il n'y a rien à craindre, il serait à propos de mettre dans le bill un article qui ferait savoir aux deux compagnies que toute infraction aux stipulations que j'ai mentionnnées sera l'objet d'une enquête de la part dela commission des chemins de fer et que le résultat de cette enquête ainsi que le rapport de la commission seront déposés devant le parlement, qui pourra prendre les mesures qu'exigera l'intérêt public.

Je considère cette précaution comme de la plus haute importance pour les provinces maritimes. Supposons en effet que le port d'Halifax constate que le Grand Tronc qui n'est pas lié par ce contrat et qui dirige virtuellement l'administration du Grand-Tronc-Pacifique, continue à diriger le trafic sur Portland, comme par le passé. L'honorable premier ministre dit qu'il ne croit pas que le trafic qui allait autrefois à Portland, aille aux provinces maritimes à l'avenir. Il est convaincu que ce trafic continuera à aller à Portland. Il espère cependant que le nouveau trafic que créera le Grand-Tronc-Pacifique dans l'ouest, ira à Halifax et Saint-Jean. Je ne comprends pas bien, mais c'est l'avis qu'il exprime, et comme je considère qu'il est de la plus haute importance d'assurer ce trafic aux provinces maritimes, je propose cet amendement, à la place de ceux qui offraient peut-être plus de garantie, mais qui ont été repoussés. Je veux offrir à la population d'Halifax, de Saint-Jean, de Sydney et des autres ports de mer des provinces maritimes un moyen de porter leurs

griefs s'ils en ont, devant la commission des chemins de fer et de faire la preuve que le Grand Tronc continue à diriger le trafic canadien sur Portland, comme par le passé. Cet amendement est proposé dans l'intérêt public, et vu qu'il est conforme aux remarques des honorables ministres de la Justice et des Finances, j'en recommande l'adoption.

Au moment où le pays va engager son crédit jusqu'à concurrence de $150,000,000, n'est-il pas à propos d'instituer un tribunal devant lequel les plaintes pourront être portées, si le Grand Tronc ne se conforme pas à l'esprit des stipulations contenues dans les articles du contrat que j'ai mentionnés. On me signalera peut-être certains articles de la loi des chemins de fer, mais il n'y en a pas qui atteignent le but aussi sûrement que l'amendement que je propose. L'article 23 de la loi des chemins de fer de l'an dernier dit :

La commission aura pleine juridiction pour instruire, entendre et décider toute requête présentée par toute personne intéressée ou en son nom : (a) se plaignant que la compagnie ou qui que ce soit a manqué de faire ou accomplir quelque chose qu'elle était tenue de faire en vertu du présent acte ou de l'acte spécial.

Ces stipulations, autant que j'ai pu le voir, ne se trouvent nulle part dans l'acte spécial, et de plus l'amendement que je propose indique exactement la procédure que devra suivre le parlement, si le Grand Tronc ignore, viole ou dénature les obligations dont j'ai parlé. La loi générale des chemins de fer définit ainsi l'acte spécial :

L'expression " Acte spécial " signifie tout acte en vertu duquel la compagnie est autorisée à construire ou à exploiter un chemin de fer ou qui est édicté spécialement à propos de ce chemin de fer et comprend tous actes de ce genre.

L'acte spécial de l'an dernier contient un annexe ratifié par l'article 2 qui dit :

Le contrat dont copie forme l'annexe du présent acte et ci-après appelé " le contrat, est ratifié et confirmé et déclaré lier légalement Sa Majesté et ladite Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique (ci-après appelée la compagnie), sauf les dispositions du présent acte; et Sa Majesté et la compagnie sont autorisés à faire tout ce qui est nécessaire pour donner plein et entier effet au contrat et aux dispositions du présent acte.

A mon sens, les dispositions contenues dans le contrat n'entrent pas dans la définition de l'acte spécial donnée dans l'article de la loi des chemins de fer que je viens de citer. Mais même si nos honorables adversaires et surtout le ministre de la Justice interprétaient autrement ce passage de la loi, je n'insisterais pas moins sur l'adoption de l'amendement, parce qu'il contient quelque chose de plus que la loi des chemins de fer et fait savoir au Grand Tronc que s'il viole les stipulations auxquelles le gouvernement attache une grande importance, dans l'intérêt du pays, il devra s'attendre à une enquête de la part des intéressés et à l'intervention du parlement. Pour toutes ces raisons, j'espère que le gouvernement acceptera l'amendement, et que nous aurons une garantie qu'à l'avenir le trafic canadien ne sera pas dirigé vers les ports des Etats-Unis au détriment de ceux des provinces maritimes.

L'honorable M. FIELDING : L'honorable chef de l'opposition a bien voulu nous soumettre la liste des amendements qu'il se proposait de demander, et cela nous a permis de les discuter au fur et à mesure. Mais celui-ci n'était pas parmi ceux qui nous ont été communiqués. Je ne lui en fais pas un reproche, car c'est son droit de proposer un amendement sans en donner avis, mais il doit comprendre que nous avons très peu de temps pour l'étudier.

M. R. L. BORDEN : J'admets parfaitement ce que vient de dire l'honorable ministre des Finances, et je n'exige pas que l'amendement soit discuté à présent. J'ai été très occupé ces jours derniers, car sans cela j'en aurais envoyé une copie au ministre de la Justice. C'était mon intention, mais ne l'ayant pas fait, j'avoue que le ministre a raison de demander de remettre la discussion.

L'honorable M. FIELDING : Je n'ai qu'une ou deux remarques à faire. Je crains de ne pas attacher à cet amendement autant d'importance que l'honorable chef de l'opposition. Je ne parle pas du but qu'il se propose d'atteindre et que j'ai autant à cœur que lui, mais je me demande si ce but n'est pas déjà atteint. L'article 23 de l'Acte des chemins de fer, que mon honorable ami a déjà cité, dit :

La Commission aura pleine juridiction pour instruire, entendre et décider toute requête présentée par toute personne intéressée ou en son nom : (a) se plaignant que la compagnie ou qui que ce soit a manqué de faire ou accomplir quelque chose qu'elle était tenue de faire en vertu du présent acte ou de l'acte spécial, ou de quelque règlement, ordonnance ou instruction établi ou donné, sous leur empire par le Gouverneur en conseil des ministres, la commission, le ministre ou un ingénieur-inspecteur, ou qu'elle a fait ou qu'elle fait quelque chose en contravention au présent acte ou à l'acte spécial, ou à quelque règlement, ordonnance ou instruction comme susdit.

Il serait difficile de trouver des termes plus généraux et plus complets. Un autre passage de la loi des chemins de fer définit un acte spécial " tout acte en vertu duquel la compagnie est autorisée à construire ou à exploiter un chemin de fer ou qui est edicté spécialement à propos de ce chemin de fer et comprend tous les actes de ce genre." J'espère que mon honorable ami admettra que l'acte concernant la construction du chemin de fer national transcontinental, entre dans cette catégorie. J'en conclus donc que la loi actuelle suffit amplement à assurer ce que demande l'honorable chef de l'opposition.

Cependant, nous reconnaissons que l'objet de cette demande est tout à fait conforme à la politique du gouvernement, telle que clairement exposée dans les diverses dispo-

sitions du contrat dont parle l'honorable député. Il ne fait que renchérir sur ces dispositions et si un amendement de cette nature est nécessaire pour rendre plus efficace la politique bien arrêtée du gouvernement, telle qu'exposée dans le contrat de l'an dernier, et réaffirmée dans le contrat de cette année, le gouvernement se rendra au désir de mon honorable ami. Je demande que l'amendement reste en suspens avec l'entente qu'il sera discuté plus tard.

M. BORDEN : Je désirerais le proposer pendant que la Chambre siège en comité, et j'avais compris que nous terminerions la discussion en comité, ce soir.

L'honorable M. FIELDING : Cela ne nous empêcherait pas de siéger de nouveau en comité, n'importe quand.

Sir WILFRID LAURIER : Nous espérions terminer la discussion en comité ce soir, mais cela ne nous empêchera pas de clore le débat, à la date convenue.

M. R. L. BORDEN : Je désire autant que mon honorable ami, terminer le discussion en comité.

L'honorable M. FITZPATRICK : Nous ne voulons pas avoir à recommencer.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre des Finances a laissé entendre que nous pourrions siéger de nouveau en comité,

L'honorable M. FIELDING : Si le comité suspendait sa séance, je ne désirerais pas qu'il la reprît.

M. HAGGART : Je propose :

Que le bill soit amendé en y ajoutant l'article qui sera désigné sous le n° :

Nonobstant toutes dispositions du présent acte et toutes stipulations au contrat supplémentaire, le gouvernement aura et pourra exercer tous droits, pouvoirs et recours par rapport à la prise de possession, à la confiscation et à la vente, pour cause de défaut de paiement par la compagnie du Pacifique de l'intérêt des obligations garanties par le gouvernement, aussi complètement et aussi efficacement, à toutes fins et intentions quelconques, que si les sixième, septième et huitième clauses dudit contrat supplémentaire n'y étaient point comprises, et que si les trois dites clauses ne faisaient pas parties des conventions annexées ou de quelque traité intervenu entre les parties y concernées.

Cet amendement porte virtuellement sur chacune des modifications apportées aux traités intervenus entre le Grand-Tronc-Pacifique, de Grand Tronc et le gouvernement—au contrat passé l'année dernière aussi bien qu'au contrat supplémentaire. Il porte surtout sur la garantie accordée par le gouvernement par rapport à la division de l'ouest, laquelle se subdivise en deux sections: celle des prairies et celle des montagnes. Le gouvernement garantira pour $30,000 d'obligations par mille de la section des montagnes, et pour $13,000 par mille de la section des prairies. Pendant les sept premières années, il ne sera pas exigé d'intérêt par rapport à la section des montagnes, mais si l'intérêt n'était pas payé pendant les trois années qui suivront, le Grand-Tronc-Pacifique pourrait ou le porter au capital en en payant l'intérêt après l'expiration de ces trois années, ou bien éteindre cette dette en quarante versements annuels. Mais dès que la section des prairies sera construite, la Compagnie du Pacifique sera tenue de payer l'intérêt des obligations garanties par le gouvernement. Voilà ce qui est stipulé au premier contrat, mais les conditions stipulées au contrat supplémentaire diffèrent sensiblement de celles-là. La garantie du gouvrenement, par rapport à la section des montagnes, ne sera pas limitée à $30,000 par mille, elle devra s'étendre à autant d'obligations qu'il sera nécessaire d'en émettre pour réaliser $30,000 par mille de chemin; il en sera de même des $13,000 par mille de la section des prairies. En outre, le premier contrat reconnaissait au gouvernement le droit de confiscation pour cause de défaut de paiement de l'intérêt par la compagnie. Le contrat supplémentaire prive le gouvernement de ce droit, il y substitue celui de nommer un mandataire ou un administrateur dont les attributions seront de mettre en exploitation la division de l'ouest, et, advenant la prise de possession de cette manière, le droit du gouvernement à cette possession prendra fin du moment que la proportion de l'excédent des taxes et recette perçues appliquée à l'acquittement des intérêts échus aura acquitté et éteint tous les arrérages de ces intérêts. En d'autres termes, les obligations constituant une deuxième hypothèque à être émises par le Grand-Tronc-Pacifique et garanties par le Grand Tronc seront sur le même pied et auront la même valeur que les obligations garanties par le gouvernement. Au lieu d'exercer le droit de confiscation, le gouvernement se contentera de nommer, avec le concours de la compagnie, un mandataire ou administrateur, et, à défaut d'entente entre les parties, cet administrateur sera choisi par la majorité des juges de la Cour Suprême. Les attributions de ce mandataire seront d'administrer le chemin et d'en partager les recettes entre le gouvernement et les porteurs d'obligations garanties par la compagnie. D'après le présent contrat, les obligations garanties par le Grand Tronc sont placées sur le même pied que celles que garantira le gouvernement.

Avant de pouvoir confier l'administration de la section des montagnes à un mandataire, le gouvernement devra laisser s'écouler sept années après la construction du chemin, puis trois autres années, et, en vertu du nouveau contrat, il devra attendre que les intérêts se soient accumulés pendant encore au moins quatre ans et demi ou cinq ans ; c'est-à-dire qu'il devra s'écouler vingt-deux ans et demi avant que le gouvernement puisse percevoir un seul dollar d'intérêt sur les sommes qu'il aura déboursées par rapport à la construction de la section des mon-

tagnes. D'un autre côté, les porteurs d'obligations garanties par le Grand Tronc pourront exiger le paiement de l'intérêt sans être obligés d'attendre la nomination de l'administrateur ; dès qu'il y aura défaut de paiement, ils pourront exercer le droit de confiscation. Je ne vois pas la raison d'être d'une telle stipulation. Il me semble qu'il n'a pas dû entrer dans l'intention des auteurs du contrat de lui attribuer cette portée. La clause se lit comme suit :

Nonobstant toutes stipulations audit contrat, le gouvernement n'exercera aucun droit de prise de possession, de confiscation, ni de vente, pour cause de défaut de paiement par la compagnie des intérêts aux termes des paragraphes trente et un, trente-deux et trente-trois dudit contrat, ou aux termes de quelqu'un ou de l'ensemble desdits paragraphes, à moins que tel défaut de paiement n'ait accumulé des arrérages représentant en totalité une somme égale à cinq années de tels intérêts, attendu que la compagnie n'est pas par les stipulations desdits paragraphes libérée de l'obligation de verser lesdits intérêts non plus qu'autorisée à en différer le versement ou à les capitaliser.

Ce qui revient à dire qu'aux dix années qu'elle avait déjà par rapport à la section des montagnes, la compagnie s'est fait accorder un nouveau délai de quatre ans et demi. Et cette clause ne fixe pas l'époque à laquelle l'intérêt de ces quatre ans et demi devra être payé. A mon avis, la compagnie ne sera pas tenue de la payer avant l'expiration des cinquante années. Le président du Grand Tronc a dit aux directeurs et aux actionnaires de sa compagnie que la section des prairies est celle qui devra donner des bénéfices dès le début de l'exploitation. Néanmoins, en vertu du présent contrat, le gouvernement permet que l'intérêt s'accumule pendant quatre ans et demi de plus, et ne fixe pas l'époque où il devra être payé. Cela n'est déjà pas trop bien. Mais il y a encore l'autre point que j'ai discuté avec le ministre de la Justice, il y a quelques instants. Il s'est contenté de se moquer de mon raisonnement et de m'inviter à me renseigner auprès de mon chef. J'ai fait observer que les porteurs d'obligations garanties par le Grand Tronc pourront exercer en tout temps le droit de confiscation dès qu'il y aura défaut de paiement. Mais les obligations seront-elles émises à la condition que si leurs porteurs exercent le droit de confiscation, ils devront se conformer aux stipulations du contrat? Certaines de ces stipulations portent sur l'acheminement du trafic, la préférence à accorder aux ports canadiens, l'encouragement que la compagnie doit donner aux routes canadiennes, la répartition des taux de transport entre les lignes de la compagnie, ainsi que sur les facilités de transports sur l'Atlantique et le Pacifique. La confiscation provoquée à la faveur des obligations garanties par le Grand Tronc n'empêchera-t-elle pas ceux qui prendront possession du chemin de se conformer à ces stipulations? Si je ne me trompe, le ministre de la Justice a dit qu'il ne saurait y avoir de doute à ce propos. Je ne puis ajouter foi à sa parole ; loin de vouloir exprimer son opinion, il s'est tout simplement moqué des craintes que j'ai exprimées. Mais le bon sens veut que cette éventualité soit susceptible de se produire, même si l'on s'en tenait à la lettre du contrat ; mais l'honorable ministre déclare que son rôle consiste à étudier les choses au point de vue légal plutôt que de les exposer à la lumière du bon sens. Or, lorsque le Grand Tronc y trouvera son intérêt, rien ne lui sera plus facile que de s'entendre avec les porteurs d'obligations pour exercer le droit de déchéance. Quels sont, d'autre part, les droits du gouvernement ? En cas de défaut de paiement par la compagnie, il pourra exercer son droit de déchéance ou de confiscation dans vingt-deux ans d'ici, par rapport à la section des montagnes. L'honorable leader de la gauche et ses partisans ont demandé qu'il fût stipulé au contrat qu'advenant le cas où la Compagnie du Pacifique manquerait à ses obligations, le Grand Tronc soit tenu de prendre à sa charge les entreprises de cette compagnie. Si je ne me trompe, le contrat ne renferme aucune stipulation à cet effet. Le Grand Tronc ne s'engage qu'à détenir la majorité des actions de la Compagnie du Pacifique de façon à avoir la haute main sur l'administration de cette compagnie. Mais si, au cas où la compagnie ne remplirait pas ses obligations, les porteurs d'obligations garanties par le gouvernement ne faisaient aucun cas des stipulations que j'ai mentionnées,—et la chose est possible,—nous n'avons, je crois, aucun moyen de les obliger à s'y conformer. C'est pourquoi je dis que le présent contrat nous prive dans une très large mesure du recours assez restreint déjà que nous laissait le contrat de l'année dernière.

Il n'est certainement jamais entré dans l'intention du gouvernement de permettre que, advenant le cas où la Compagnie manquerait à ses engagements par rapport à la section des prairies ou négligerait pendant quatre ans et demi de payer l'intérêt des obligations émises par rapport à la section des montagnes, l'intérêt ne fût acquitté qu'au bout de cinquante ans, qu'il restât impayé ou ajouté au capital, ou encore qu'il fût éteint au moyen de quarante versements annuels. Le bill dispose que la compagnie ne sera en faute qu'à l'expiration de cinq années, et ne pourvoit en aucune façon à la perception des sommes dues. Je propose cet amendement parce que, à mes yeux, le marché ratifié par le parlement en 1903 était beaucoup plus avantageux que celui qui nous occupe en ce moment.

L'amendement de M. Haggart est rejeté.

M. CASGRAIN : Puis-je demander à l'honorable ministre de la Justice s'il se trouve dans le bill ou dans le contrat quelque disposition ou stipulation portant que la majorité des directeurs de la compagnie de-

vra se composer de sujets britanniques ? Je ne vois rien dans ce sens, et il serait sage, ce me semble, de statuer que la majorité au moins des directeurs devra se composer de sujets britanniques. J'aimerais que mon honorable et savant ami (M. Fitzpatrick) m'indiquât quelque stipulation du présent contrat ou de celui de l'année dernière portant sur ce sujet. J'avoue que je n'en ai point trouvé.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je crois connaître assez bien l'acte d'institution civile de la Compagnie du Pacifique ainsi que l'Acte des chemins de fer, mais force m'est d'avouer que je ne puis répondre de mémoire à toutes les questions qui me sont posées.

M. CASGRAIN : Il va sans dire que je n'entends pas accabler mon honorable ami de questions. Je conçois qu'il ne puisse avoir présents à l'esprit les détails multiples qui se rattachent à un projet comme celui-ci. Je puis presque lui donner l'assurance qu'il n'est prévu ni dans le bill, ni au contrat que la majorité des directeurs devra se composer de sujets britanniques.

L'honorable M. FITZPATRICK : La loi générale s'appliquera à cette compagnie comme aux autres.

M. CASGRAIN : La loi générale ne statue pas non plus que la majorité des directeurs de la compagnie devra se recruter parmi les sujets de Sa Majesté. Voici la disposition que je trouve à l'annexe de la 44ème Vic., chap. 1, intitule : " Acte concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique." A l'article 5, à la suite des noms des premiers directeurs de la compagnie, on lie ce qui suit :

Et la majorité des directeurs, le président compris, devra être composée de sujets britanniques.

Si cette disposition fut insérée dans la loi, c'est évidemment parce que le Pacifique Canadien était un chemin de fer transcontinental, un chemin de fer allant d'un océan à l'autre, parce qu'on le construisait dans le but de cimenter l'union des diverses provinces du Dominion et de mettre à effet une politique vraiment canadienne ou britannique, et c'est pour cela qu'il fut jugé sage de statuer que la majorité des directeurs de la Compagnie du Pacifique Canadien devra se composer de sujets britanniques. D'après le bill actuellement à l'étude, le projet dont nous sommes saisis ne comporte pas l'établissement d'un simple chemin de fer transcontinental, mais bien celui d'un chemin de fer transcontinental national, et, comme j'ai déjà eu l'occasion de le faire observer, le gouvernement semble poursuivre un double but : premièrement, assurer le transport, par les routes canadiennes et vers nos ports maritimes de l'est, du trafic énorme que, prévoyons-nous l'Ouest canadien devra fournir, et, en second lieu, à la colonisation du pays. Il me semble, et j'en fais la remarque à la Chambre, que s'il fut jugé nécessaire de statuer que la majorité des directeurs de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique doit être composée de sujets britanniques, la même obligation s'impose plus impérieusement encore au gouvernement et à la Chambre par rapport au projet que le comité étudie à l'heure qu'il est. On a pu se rendre compte ces jours derniers de ce que peut faire un bureau de direction composé ou subissant l'influence de gens qui ne sont ni Canadiens ni sujets britanniques. Il a été clairement établi, au sujet des explorations préliminaires, que l'on n'a pas employé autant de Canadiens et de sujets britanniques qu'on aurait dû, et que, en réalité, on s'est adressé de préférence à des ingénieurs américains. Lorsque le moment sera venu de faire porter ses fruits à la polifique du gouvernement par rapport à ce chemin de fer, à la politique tracée à maintes reprises par les députés de la gauche et que cette compagnie est censée suivre à l'avenir, la composition du bureau de direction devra nous donner l'assurance que les intérêts britanniques et plus particulièrement les intérêts du Canada seront dûment sauvegardés. Cette politique, il n'y aura pas lieu d'espérer qu'on la suivra tant que la majorité des directeurs de la compagnie ne sera pas composée de Canadiens ou de sujets britanniques.

Voilà pourquoi je propose :

Que le bill soit amendé en y ajoutant l'article suivant qui sera désigné sous le n° :

La majorité des directeurs de la Compagnie du Pacifique, y compris le président, devra être composée de sujets britanniques.

L'honorable M. FITZPATRICK : Comme le gouvernement n'a pas été prévenu qu'on offrirait cet amendement, j'aimerais qu'on me donnât l'avantage de l'étudier. Personnellement, je l'avoue, je désirerais qu'il fût inséré dans la loi générale relative aux chemins de fer une disposition de ce genre qui s'appliquerait à toutes les compagnies de chemins de fer du Canada. Je ne vois pas qu'il y ait lieu de faire exception à l'égard de cette compagnie en particulier. Je ferai observer que la loi permet depuis longtemps aux étrangers de devenir actionnaires et directeurs, et de diriger les affaires des compagnies canadiennes. La loi conférait cette autorisation en 1888, et même longtemps avant cela. Je ne sache point qu'il ait jamais été fait exception à cette loi si ce n'est dans le cas du Pacifique Canadien, que l'on vient de mentionner, mais je ne suis pas bien sûr que cette compagnie soit encore assujettie à la disposition en question. J'aimerais qu'on me donnât le temps de m'enquérir de cela, si toutefois mon honorable ami (M. Casgrain) ne l'a pas fait lui-même.

M. BORDEN : Sans doute ; cela me paraît juste.

L'amendement de M. Casgrain est réservé.

M. BORDEN : Il convient peut-être que je donne maintenant avis de deux autres amendements que la gauche proposera et qu'on pourra ensuite laisser en suspens jusqu'à demain. Dans l'intervalle, on pourra les étudier. Autant que je sache, ce sont les derniers amendements que nous proposerons en comité. Il ne faut pas conclure de ceci qu'il n'en sera pas proposé d'autres à l'occasion de la troisième lecture du bill, car je ne parle en ce moment que des délibérations en comité. Il se peut, qu'afin de permettre au comité de rapporter le bill dans un délai raisonnable, nous réservions pour la troisième lecture une couple d'amendements que nous avons encore l'intention de proposer. L'amendement suivant devait être présenté aujourd'hui par mon honorable ami de Leeds et Grenville ; il le présentera demain si le gouvernement le veut bien. Cet amendement porte :

Que le bill soit amendé en y ajoutant l'article suivant qui sera désigné sous le n° :

Advenant le cas, où, à l'expiration du bail mentionné à l'art. 11 du contrat supplémentaire, la Compagnie du Pacifique juge à propos de ne pas garder l'un quelconque ou plusieurs des embranchements mentionnés audit article, le gouvernement pourra, dans ce cas, prendre possession non seulement de tel embranchement ou de tels embranchements que ladite compagnie jugera à propos de ne pas garder, mais de tout embranchement ou de tous embranchements qui resteront et que le gouvernement pourra, dans les circonstances, juger nécessaires ou essentiels à l'exploitation efficace et profitable de la division de l'Est, et la valeur en sera déterminée en la manière prévue par ledit article 11, et sera sujette à la déduction énoncée audit paragraphe.

Je ferai peut-être bien d'exposer en quelques mots l'objet de cet amendement. D'après l'article 11 du contrat supplémentaire, la Compagnie du Pacifique est libre de garder, si elle le juge à propos, un certain nombre d'embranchements, et le gouvernement est tenu de prendre possession de ceux qu'elle ne gardera pas. L'amendement a pour objet de statuer qu'advenant le cas où la compagnie exercerait ce droit et où le gouvernement se verrait obligé de prendre possession des embranchements qui resteraient, le gouvernement pourrait, à son tour, prendre possession d'un ou de plusieurs des embranchements ainsi gardés par la compagnie et qu'il jugerait nécessaires ou essentiels à l'exploitation efficace ou profitable de la division de l'est.

L'autre amendement que je désire porter à la connaissance du gouvernement se lit comme suit :

Que le dit bill soit amendé en y ajoutant l'article suivant qui sera désigné sous le n° :

Nonobstant les stipulations des contrats annexés, ou les dispositions du présent acte ou de l'acte par le présent amendé, il est par le présent arrêté et statué que, advenant le cas où le gouvernement se déterminerait à se charger de l'exploitation de la division de l'Est à l'expiration dudit bail, le gouvernement aura, pour une autre période de cinquante ans, les droits de traction et de parcours sur la division de l'Ouest ou sur toute partie quelconque de ladite division, et sur tout embranchement ou sur tous embranchements partant d'un endroit ou d'endroits quelconques de la division de l'Est, qu'il jugera nécessaire ou avantageux, aux termes et conditions dont il pourra être convenu entre le gouvernement et la compagnie du Pacifique, ou qui, au cas de désaccord à cet égard, seront au besoin établis de la manière prévue au paragraphe 24 (2) du premier contrat, lequel est présentement rendu applicable aux cas pouvant survenir aux termes de ce paragraphe.

Cet amendement se rapporte à un sujet qui a déjà servi de thème à un débat entre l'honorable ministre de la Justice d'un côté, et certains membres de la gauche et moi-même de l'autre, et je ne crois pas qu'il soit nécessaire de l'expliquer.

M. KEMP : Je reviens à la question soulevée par mon honorable ami de Montmorency (M. Casgrain), qui demande que la majorité des directeurs de la compagnie soit composée de sujets britanniques. Je dois faire observer au premier ministre que j'ai proposé l'année dernière un amendement dans le même sens, et qu'il a alors exprimé l'opinion qu'il vaudrait mieux insérer cette modification au contrat que dans l'acte d'institution civile de la compagnie ; il a même ajouté qu'il verrait à ce que l'insertion fut faite. Il n'y a plus pensé. Qu'il ouvre les " Débats " de l'année dernière, il y verra ce qui a été dit à ce sujet.

Sir WILFRID LAURIER : En effet, je n'y ai plus pensé, et je crois bien que tous les membres de la Chambre ont fait comme moi. Toutefois, l'amendement ne laisse pas d'avoir son bon côté, et je crois qu'il vaut mieux, comme l'a suggéré mon honorable ami le ministre de la Justice, en faire l'objet d'une loi générale qui s'appliquerait à toutes les compagnies de chemin de fer du pays.

GRAND-TRONC-PACIFIQUE—NOMINATION DE COMMISSAIRES.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le projet de résolution suivant :

Résolu qu'il est à propos de modifier l'article 9 de l'Acte du chemin de fer Transcontinental National en décidant la nomination de quatre commissaires dudit chemin de fer au lieu de trois.—Sir Wilfrid Laurier.

Sir WILFRID LAURIER : En vertu de l'acte voté à la dernière session, la division de l'est de ce chemin de fer devait être construite sous la surveillance de trois commissaires. J'ai proposé que les travaux de construction fussent confiés à quatre commissaires au lieu de trois, et la seule raison que j'invoque à l'appui de cette modification, c'est que dans une entreprise de cette importance, qui intéresse toutes les régions de ce pays, l'Est et le Centre aussi bien que l'Ouest, il importe que les diverses provinces et les différentes régions soient représentées, et

qu'il soit nommé un commissaire pour représenter la province d'Ontario, un autre pour représenter la province de Québec, un troisième pour représenter les provinces maritimes, et un quatrième qui représentera l'Ouest. Tel est l'objet de l'amendement que je propose.

M. SPROULE : Est-ce à dire que le quatrième commissaire recevra le même traitement que les autres ?

Sir WILFRID LAURIER : On a pourvu au traitement des commissaires, mais le chiffre n'en est pas encore arrêté. Je présume que le traitement du quatrième commissaire sera le même que celui des trois autres.

M. BORDEN : Je n'ai pas bien compris les raisons alléguées par mon très honorable ami. Prendra-t-on un des commissaires dans la province d'Ontario ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. BORDEN : Un autre dans la province de Québec ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. BORDEN : Un troisième dans les provinces maritimes ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. BORDEN : Et le quatrième dans l'Ouest ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. BORDEN : Laquelle de ces importantes parties du pays avait échappé à l'attention du gouvernement lorsque celui-ci élabora cet important projet ?

Sir WILFRID LAURIER : C'est ce que je ne saurais dire ; mais pour être bien sûrs de ne pas nous tromper, nous avons pourvu à ce que chacune fût représentée.

M. CASGRAIN : Si l'on juge à propos de nommer un quatrième commissaire, c'est parce que la situation est très embrouillée dans la province de Québec. Est-ce à tort ou à raison, c'est ce que je ne saurais dire, mais on répète un peu partout que le premier ministre de la province de Québec cause des embarras sérieux et que le gouvernement fédéral a cru prudent de lui préparer un fromage gras où il pourra se retirer. De cette façon, il consentira à résigner ses fonctions actuelles pour accepter la charge de commissaire.

L'honorable M. FITZPATRICK : Mon honorable ami (M. Casgrain) ne l'ignore pas, la province de Québec est depuis longtemps habituée à ces sortes d'embarras à propos de premiers ministres.

M. EARLE : Je ferai observer au très honorable premier ministre qu'il est entendu que les travaux de construction devront commencer sur la côte du Pacifique en même temps qu'ailleurs ; dans ce cas, ne sera-t-il pas nécessaire de nommer un commissaire pour représenter la Colombie-Anglaise.

Sir WILFRID LAURIER : Non, quatre suffiront.

M. EARLE : S'il est nécessaire de nommer un commissaire pour la section des prairies, il l'est encore davantage d'en nommer un pour la section des montagnes qui sera certainement la partie la plus importante de la division de l'ouest.

Sir WILFRID LAURIER : Je ferai remarquer à mon honorable ami que la partie du chemin qui passera dans la Colombie-Anglaise sera construite par le Grand-Tronc-Pacifique, et que les commissaires n'auront rien à y voir.

M. SPROULE : Si l'on nomme quatre commissaires, il pourra résulter quelque difficulté lorsque les avis seront également divisés sur une question.

Sir WILFRID LAURIER : Il faut espérer que, suivant en cela l'exemple que nous leur donnons, ils agiront de commun accord.

M. R. L. BORDEN : Je ne vois pas bien la logique du raisonnement de mon très honorable ami—un commissaire représentant les provinces maritimes, un autre la province de Québec, un troisième celle d'Ontario, et un quatrième les régions de l'Ouest. Quel rapport existe-t-il entre cela et la construction de la division de l'est ?

Sir WILFRID LAURIER : Le choix du tracé est chose de la plus haute importance, et je présume que les commissaires devront tenir compte des conditions géographiques. Nous espérons que chaque région se trouvera bien d'avoir un représentant.

M. R. L. BORDEN : Les commissaires devront-ils choisir eux-mêmes le tracé ?

Sir WILFRID LAURIER : Ils ne l'arrêteront pas d'une manière définitive, mais je suppose qu'ils seront en situation de nous fournir des renseignements précieux à ce sujet. Nous comptons profiter des avis qu'ils nous donneront en la matière.

M. WILSON : Puisque c'est le Grand-Tronc-Pacifique qui doit construire le chemin à l'ouest de Winnipeg, pourquoi nommer un commissaire pour la division de l'ouest quand le gouvernement n'a rien à y voir ? A moins qu'on ne charge les commissaires d'arrêter le tracé du chemin, ils ne devront s'occuper en aucune façon de la construction de la ligne à l'ouest de Winnipeg.

Sir WILFRID LAURIER : Winnipeg est un centre important de l'Ouest canadien, et comme la division de l'est se prolongera jusque là, je ne crois pas que la population du Manitoba trouve bien de son goût le raisonnement de mon honorable ami (M. Wilson).

La résolution est rapportée, lue une seconde fois, adoptée et renvoyée au comité géné-

ral de la Chambre qui la délibérera en même temps que le bill n° 72.

Sur proposition de sir Wilfrid Laurier, la séance est levée à 10 heures 45 minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, 18 mai 1904.

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

INTERPELLATIONS.

CROISEMENT DE LA RUE YONGE.

M. CLARKE :

1. Le comité des chemins de fer du Conseil privé a-t-il rendu un arrêt relatif à la construction d'un pont au-dessus de l'Esplanade, à la rue Yonge, dans la ville de Toronto ?
2. Dans l'affirmative, à quelle date a-t-il rendu cet arrêt ?
3. L'arrêt a-t-il été signifié aux compagnies du Grand Tronc et du Canadien du Pacifique ? Dans l'affirmative, à quelle date l'a-t-il été ?
4. Quelle est la cause du retard apporté à la construction du pont ?
5. Le gouvernement fait-il quelque chose, et dans l'affirmative, que fait-il pour hâter l'entreprise ?
6. Quand le gouvernement compte-t-il que les travaux seront commencés ?

L'honorable M. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) : Le 14 janvier 1904, le comité des chemins de fer a rendu un arrêt à ce sujet ; mais un doute s'est élevé sur la légalité de cet arrêt, à cause de l'abrogation de la loi de 1888 sur les chemins de fer ; et le ministère de la Justice étudie en ce moment la question.

WAGONS OFFICIELS.

M. TOLTON :

1. Combien de wagons officiels ou privés ont été construits, achetés ou obtenus pour le gouvernement, depuis 1896 ?
2. Pour quel objet chacun de ces wagons est-il employé ?
3. Quelques-uns desdits wagons, et lesquels, sont-ils à l'usage de quelque membre du gouvernement, et lequel, ou de quelque département de l'administration, et lequel ?
4. Quelle somme a été dépensée ou affectée depuis 1896 pour construire, acheter ou obtenir lesdits wagons officiels ou privés ?
5. Quel montant a été dépensé pour l'entretien, l'usage et les frais de parcours desdits wagons officiels ou privés depuis 1896, y compris l'intérêt sur le coût d'acquisition ou de construction ?
6. Lesdits wagons servent-ils toujours pour des fins officielles ? Dans la négative, pour quels autres objets et en quelles autres occasions lesdits wagons officiels ou privés du gouvernement ont-ils servi au cours des quatre dernières années ?
7. Pour quels objets et en quelles occasions les wagons officiels ou privés du gouvernement ont-ils servi depuis le 1er janvier 1900, et par qui chacun desdits wagons a-t-il été employé en chaque circonstance, et à quel coût, et vers quel lieu chacun desdits wagons a-t-il été expédié, et combien de milles a-t-il parcouru chaque fois ?
8. Combien de wagons officiels ou privés sont maintenant en voie de construction pour le gouvernement, et quel sera le coût de chacun?
9. Depuis le 1er janvier 1900, les wagons officiels ou privés appartenant à l'Etat ont-ils été employés par quelqu'un autre que les ministres ou les fonctionnaires du gouvernement ? Et, dans l'affirmative, en quelles occasions et par qui, à quel coût et pour quels objets, et en vertu de quels règles ou règlements ?
10. Quelqu'un des wagons officiels ou privés a-t-il été employé par des ministres ou des fonctionnaires du gouvernement, ou par quelques autres personnes, pour des fins non officielles ou privées, depuis le 1er janvier 1900 ?
11. Dans l'affirmative, par qui chaque wagon a-t-il été ainsi employé, en vertu de quelle autorité, règlements ou arrangement, combien de fois, et à quel coût pour le pays ?

L'honorable H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) : Trois nouveaux wagons ont été acquis ou construits par le gouvernement depuis 1896. Deux de ces wagons ont pris la place d'autres wagons, dont l'un avait été mis au rancart, et l'autre avait été assigné au nouveau gérant général du trafic des chemins de fer de l'Etat. Le troisième fut acheté pour l'usage du prince royal et de sa suite lors de leur voyage au Canada en 1901.

Les chemins de fer de l'Etat, comme tous autres, comprennent un certain nombre de wagons réservés aux fonctionnaires. Ils servent surtout pour les fins officielles; mais on les met de temps à autre à la disposition des visiteurs distingués à qui on juge qu'il est convenable de faire cette politesse. Les ministres parfois se servent de ces wagons; mais dans aucuns cas les finances publiques n'en sont obérées. Quand un ministre se sert de ces wagons pour des fins autres que les fins officielles, il supporte lui-même tous les frais qui en dépendent.

Si l'honorable député désire obtenir plus de renseignements, il devra présenter une motion dans ce sens.

CALE DE RADOUB DE COLLINGWOOD.

M. BENNETT :

1. Le département des Travaux publics a-t-il dans ses archives quelque rapport sur la valeur de la cale de radoub de Collingwood ?
2. Une prime ou subvention de trois pour cent sur la valeur de ladite cale de radoub, ainsi que le prescrit le statut, a-t-elle été payée à ses propriétaires, ou une demande dans ce sens a-t-elle été faite ?
3. S'il a été fait un rapport, comme il est dit dans le paragraphe 1er, qui a fait ce rapport au nom du département des Travaux publics, et quelle est l'estimation de la valeur de ladite cale de radoub ?

L'honorable CHAS. HYMAN : En l'absence du ministre des Travaux publics, j'ai l'honneur de dire :

1. Oui.

2. Aucune prime n'a encore été payée, mais une demande a été faite en vue de l'obtenir.

3. Rapport fait par M. Louis Coste, ingénieur civil, qui a estimé la valeur de la cale de radoub à $540,000.

CHIEN DE MER COMME APPAT.

M. J. H. SINCLAIR (Guysborough) :

Vu que de fortes quantités de hareng ou autre poisson salé ont été employées depuis des années comme appât pour la pêche du homard par les pêcheurs des provinces maritimes, et vu la déclaration faite par certains journaux, et entre autres par le "Coast Guard", principal organe de l'industrie de la pêche dans la Nouvelle-Ecosse, que le chien de mer salé pouvait être employé avec succès comme remplaçant du hareng ou autre poisson salé,—

Le gouvernement a-t-il considéré qu'il serait à propos d'enjoindre aux croiseurs de l'Etat de faire des expériences officielles en vue de constater si le chien de mer peut être employé avec succès pour les fins ci-dessus ? Et, dans l'affirmative, les expériences peuvent-elles être faites à bonne heure, cette saison, afin que si elles réussissent, les pêcheurs puissent être informés du fait assez tôt pour pouvoir se faire un approvisionnement d'appât pour s'en servir l'an prochain ?

L'honorable RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Oui, et le ministre de la Marine et des Pêcheries va donner sans retard les ordres nécessaires pour que des essais soient faits par le croiseurs de l'Etat ,en vue de s'assurer si le chien de mer peut avantageusement être substitué au hareng salé, comme appât.

ECLAIRAGE DES TERRAINS ET EDIFICES PUBLICS.

M. MACLEAN (par M. Sproule) :

1. Qui a l'entreprise de l'éclairage des terrains et des édifices du gouvernement ?
2. Quel est le coût par lumière ?
3. Quand le contrat a-t-il été donné, et dans quelles circonstances a-t-il été renouvelé ?
4. Des soumissions ont-elles été demandées ?
5. Dans la négative, pourquoi?

L'honorable CHAS. HYMAN : En l'absence du ministre des Travaux publics, j'ai l'honneur de répondre:

1. La Compagnie d'éclairage électrique d'Ottawa fournit le courant électrique ; quant au gaz, il est fourni par la Compagnie d'éclairage au gaz d'Ottawa.

2. Lumières électriques: $2.25 par lumière de 16 bougies pour 3,000 lumières ; et $2 par lumière au delà des 3,000. Gaz pour l'éclairage, $1.50 par mille pieds.

3. 1er février 1898; renouvelé aux mêmes conditions.

4 et 5. La Compagnie d'éclairage électrique d'Ottawa a été invitée à soumissionner. Il n'existait pas d'autre compagnie à laquelle on pût demander des soumissions.

M. HYMAN.

SERVICE DE PAQUEBOTS ENTRE LE CANADA ET LA FRANCE.

M. CASGRAIN (par M. Sproule) :

1. Une ligne de steamers a-t-elle été établie entre le Canada et la France conformément au contrat déposé sur le bureau de la Chambre au cours de la session dernière ?

2. Ledit contrat a-t-il été transporté par l'entrepreneur primitif à quelque autre personne ou compagnie ? Et, dans l'affirmative, à quelle personne ou compagnie ?

3. Combien de steamers ont été mis en service sur ladite ligne, à qui appartiennent-ils et par qui sont-ils affrétés ?

4. Combien de voyages ont été faits depuis l'ouverture de la navigation, et entre quels ports ?

5. Après la signature du contrat entre M. Colombier et le gouvernement, ce dernier ou quelqu'un de ses membres a-t-il été avisé par lettre, communication, avis de transport, ou autrement, que ledit contrat avait été cédé ou transporté à un nommé Carbonneau, alors domicilié à Paris ?

6. Ledit Carbonneau a-t-il, récemment ou au cours des derniers six mois, déclaré que ledit contrat lui avait été cédé ou transporté ou qu'il avait des intérêts dans ce contrat ?

7. Ledit Carbonneau n'est-il pas actuellement en correspondance avec le gouvernement ou quelqu'un de ses membres au sujet dudit contrat ou de sa dite réclamation ?

8. Quelle décision le gouvernement a-t-il prise ou se propose-t-il de prendre au sujet de la réclamation dudit Carbonneau ?

9. Quelque partie de la subvention votée lors de la dernière session pour venir en aide à ladite ligne de steamers, a-t-elle été payée ? Et, dans l'affirmative, à quelle date et à qui ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Non; aucun service de paquebots n'a été établi entre la France et le Canada en conformité des termes du contrat.

2. Le contrat n'a pas été transporté de la manière que l'exigeait le contrat.

3. On affirme qu'un paquebot a fait un voyage en avril. Nous ne savons pas à qui il appartenait, ni par qui il avait été affrété.

4. Le voyage qu'on prétend avoir été fait aurait été de Saint-Malo à Halifax, via Saint-Pierre Miquelon.

5. Oui.

6. Indirectement, par ce qui paraît être un transport par lui à la compagnie dite "Les Transports Canadiens, Limited". Aucune communication n'a été reçue directement de lui.

7. Pas à notre connaissance.

8. Aucune réclamation directe n'ayant été faite par M. Carbonneau, le gouvernement n'a rien à décider à cet égard.

9. Il n'a rien été payé de la subvention.

TROUBLES OUVRIERS A VALLEYFIELD.

M. CLARKE :

1. Quelles mesures ont été prises par le gouvernement pour percevoir la somme que la municipalité de Valleyfield était convenue de verser en paiement des services des troupes

appelées à l'occasion des troubles ouvriers survenus dans cette municipalité en octobre 1900?

2. Quand ces mesures ont-elles été prises ?

3. A quelle date l'offre de règlement a-t-elle été proposée par la municipalité, et à quelle date ladite offre a-t-elle été approuvée par le Gouverneur en conseil des ministres ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) :

1. Ordre a été donné au lieutenant-colonel Roy d'effectuer un règlement avec la municipalité aux conditions énoncées dans la minute du conseil et avec le moins de retard possible.

2. Le 23 mars 1904.

3. (a) Le 27 novembre 1903; le 10 mars 1904.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—SERCICE DES TRAINS.

M. O. E. TALBOT (Bellechasse): M. l'Orateur, avant que nous passions à l'ordre du jour, j'aimerais à signaler à l'attention du ministre des Chemins de fer et Canaux une nouvelle parue dans le "Canada" et conçue en ces termes :

SERVICE D'ETE DE L'INTERCOLONIAL.

L'Intercolonial aura cette année un service de premier ordre.

A partir du 1er juillet prochain, deux trains de luxe partiront chaque jour, sauf le samedi, de Montréal pour Sydney et Halifax.

L'express maritime qui, dans le système actuel, part à midi, quittera la gare à huit heures du matin. Quant au train supplémentaire, l'Ocean Limited, il partira à huit heures du soir et fera le trajet en vingt-quatre heures.

Ce dernier service sera, nous n'en doutons pas, très bien accueilli du public voyageur. Le trajet sera plus court, le train de nuit n'arrêtant pas à toutes les stations. De plus, les voyageurs traverseront pour la première fois en plein jour les magnifiques paysages du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse.

On compte cette année sur de nombreux visiteurs. Cependant, il se peut que l'exposition de Saint-Louis et les élections présidentielles enlèvent aux provinces maritimes, un assez grand nombre de leurs touristes de l'an dernier.

On nous apprend ici qu'il y aura chaque jour deux trains express à partance de Montréal, un le matin et l'autre le soir, samedis exceptés. Je voudrais savoir pourquoi, si deux trains de l'Intercolonial doivent quitter Montréal tous les jours, nous n'aurons pas de service dans notre district le samedi.

L'honorable H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) : La nouvelle parue dans le "Canada" est en partie vraie en ce qui regarde le projet de faire circuler un train de plus entre Montréal et Halifax. Les trains à destination de l'est ont toujours quitté Montréal le dimanche à la fois sur le Canadien du Pacifique et sur le réseau de l'Etat. Il n'a pas été demandé de changement; et si l'on met un train de plus, il partira probablement tous les soirs, excepté le samedi soir. C'est ce qu'on a sans doute l'intention de faire. On ne m'a jamais dit qu'on trouvait mauvais cet arrangement.

M. CASGRAIN : Pourquoi n'y aurait-il pas un train le samedi ?

M. TALBOT : Avec votre permission, M. l'Orateur, et celle de la Chambre, je tiens à faire observer que les habitants de notre partie du pays sont très gênés et très incommodés de n'avoir pas le samedi de train à partance de Montréal et à destination de l'est. Les marchands et autres qui s'en vont aux eaux voudraient partir le samedi. C'est une grande incommodité pour les habitants du district de Québec; et je ne vois pas de raison pour que nous soyons privés d'un train le samedi. Des trains quittent chaque samedi, les provinces maritimes, à destination de la province de Québec, où ils arrivent le dimanche; et je ne vois pas pourquoi des convois ne partiraient pas de la province de Québec, le samedi, à destination des provinces maritimes, où ils arriveraient le dimanche aussi.

RACCORDEMENTS DES TRAINS A BROCKVILLE.

M. GEORGE TAYLOR : M. l'Orateur, avant que nous passions à l'ordre du jour, j'aimerais à demander à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Emmerson) s'il s'est mis en communication avec les compagnies du Grand Tronc et du Canadien du Pacifique au sujet du raccordement des trains à Brockville, afin de permettre le transport des dépêches de l'Ouest par le train de jour.

J'ai signalé cette affaire à son attention il y a deux ou trois semaines, mais je n'ai pas eu de nouvelles depuis.

L'honorable H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) : Mon honorable ami (M. Taylor) a, en effet, signalé cette affaire à mon attention, et j'ai déclaré alors, comme je déclare aujourd'hui que cette question ne relève pas du département des Chemins de fer et Canaux; que nous avons établi une commission des chemins de fer qui est investie de pouvoirs très étendus en ce qui regarde les chemins de fer du pays. Le département des Chemins de fer et Canaux est chargé de la gestion de l'Intercolonial, ou du réseau de l'Etat, mais il n'a rien à voir aux autres chemins de fer du pays. La question soulevée par mon honorable ami en est une qui devrait être réglée, si elle doit l'être, par la commission des chemins de fer. Comme je l'ai dit alors à mon honorable ami la question fut alors portée à l'attention de la commission. Je ne suis pas en mesure de dire ce qu'elle a décidé à ce sujet; mais je suppose qu'elle a dû faire quelque chose.

M. TAYLOR : A mon avis, la commission des chemins de fer n'a aucunement à s'occuper du transport des dépêches. Le gouvernement fait des arrangements avec

les compagnies de chemin de fer pour le transport des dépêches. Nous payons le Grand Tronc pour le transport de la malle de Toronto et elle est censée être livrée au Canadien du Pacifique, les dépêches arrivent à Brockville un peu après trois heures, et elles n'arrivent à Ottawa qu'à sept heures le matin suivant, tandis qu'elle devraient y être à cinq heures le même soir. Je ne sais trop si c'est l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux ou l'honorable directeur général des Postes qui est responsable de cet état de choses; mais quelqu'un devrait voir à ce que le service de la poste fût amélioré.

L'honorable M. EMMERSON : Le département des Chemins de fer et Canaux n'a aucunement à s'occuper des contrats pour le transport des dépêches, ni avec les chemins de fer ni autrement.

M. URIAH WILSON : M. l'Orateur, je pense que l'honorable directeur général des Postes, au moins, devrait y voir. L'année dernière, il ne s'est pas produit de difficulté à cet égard. Le train poste quittait Toronto assez tôt pour effectuer la raccordement à Brockville, et les courriers arrivaient sans retard à destination. Cette année, il a été fait un changement en vertu duquel le train rapide prend les devants sur le train poste à Kingston, et la conséquence est que ce dernier train ne fait pas à Brockville son raccordement avec le train du Pacifique Canadien à destination d'Ottawa. C'est là une sérieuse incommodité pour tous ceux demeurant à l'est de Toronto, car nous ne pouvons avoir nos courriers ici par la voie du Pacifique Canadien. A mon avis l'honorable directeur général des Postes ferait œuvre utile en voyant à ce que des mesures fussent prises pour que nous ayons notre courrier le jour même de son expédition. Si les raccordements se faisaient bien, je pourrais facilement recevoir ici à midi les lettres écrites de chez moi à cinq heures le même jour. Il me faut actuellement attendre jusqu'au lendemain matin. C'est là, à mon idée, une grande incommodité à laquelle nous ne devrions pas être tenus de nous soumettre.

L'honorable sir WILLIAM MULOCK (directeur général des Postes) : Mon honorable ami de Leeds-sud (M. Taylor) a soulevé cette question il y a quelque temps et je suis alors allé aux renseignements. J'ai constaté que les dépêches étaient expédiées par l'express du Grand Tronc qui arrive à Brockville à l'heure dite; et s'il n'est pas en retard, les dépêches sont transférées au Pacifique Canadien à Brockville et portées à Ottawa. Si les courriers n'atteignent pas Ottawa le même jour, ce n'est pas parce qu'elles ne sont pas sur le train du Grand Tronc mais parce que le train n'a pas fait son raccordement.

M. WILSON : Le train de Brockville à destination d'Ottawa quitte Brockville avant que le train-poste du Grand Tronc ait atteint ce dernier endroit.

L'honorable sir WILLIAM MULOCK : Non, ce n'est pas le cas.

M. COCHRANE : Oui, c'est cela.

M. WILSON : Je fais le trajet presque tous les lundis, et je dois savoir à quoi m'en tenir. Le train rapide prend les devants sur le train-poste à Kingston. Nous voyageons par ce train jusqu'à Brockville, et si nous n'arrivons pas là assez tôt pour faire le raccordement avec le Canadien du Pacifique, il nous faut nous rendre jusqu'au Coteau.

Sir WILLIAM MULOCK : Les dépêches de Toronto à destination d'Ottawa sont, à la jonction de Kingston, transférées au train rapide du Grand Tronc qui doit arriver à Brockville avant le moment fixé pour le départ du Canadien du Pacifique.

M. TAYLOR : L'honorable directeur général des Postes est dans l'erreur, je pense, excepté en ce qui regarde le courrier de Toronto. Les dépêches récoltées aux diverses stations à l'est de Toronto continuent de voyager par le train-poste jusqu'à Brockville. Le train rapide ne fait que trois ou quatre arrêts à l'est de Toronto et dépasse le train-poste à Kingston. Si on laissait le train-poste continuer sans arrêt jusqu'à Brockville, il pourrait arriver là assez tôt pour faire le raccordement. Le train-poste est détenu à Kingston pour permettre au train rapide de prendre les devants, et ce dernier train ne prend pas les dépêches à aucune des stations intermédiaires. Je fais le trajet tous les lundis, et je sais que les voyageurs font le raccordement, mais les dépêches ne le font pas. S'il est expédié un sac de lettres de Toronto par ce train du Grand Tronc, il peut être transféré, mais il n'y a pas de livraison générale des courriers par le train-poste à Brockville. Je regrette que l'honorable député de Kingston (M. Harty) ne soit pas ici dans le moment ; car je suis persuadé qu'il corroborerait mes paroles. Nous payons de fortes sommes aux chemins de fer pour le transport des dépêches, et si nous étions à la campagne nous serions tout aussi bien partagés que dans la capitale, où nous ne recevons notre courrier que tous les vingt-quatre heures.

Sir WILLIAM MULOCK : Nous livrons les dépêches à tous les trains sur lesquels on consent à les recevoir ; et si le train ne fait pas d'arrêt entre Kingston et Brockville, j'aimerais qu'on me dît ce que nous pouvons faire. Le Grand Tronc établit son propre horaire ; il fait circuler un train-express rapide, entre Toronto et Montréal, qui n'arrête qu'à neuf stations en allant vers l'est, bien qu'il y ait cinquante-cinq stations sur cette ligne. Les dépêches de l'Ouest sur le train du matin sont, à Kingston, transférées au train rapide qui doit arriver à Brockville avant le moment fixé pour le départ du train du Ca-

nadien du Pacifique. Comme le train rapide ne fait aucun arrêt entre Kingston et Brockville, je suppose que les dépêches ne peuvent être livrées aux stations intermédiaires. Il s'est produit nombre d'interruptions dans le service des dépêches à Brockville, parce que le Grand Tronc a été plusieurs fois en retard ; et les employés du Pacifique Canadien ont jugé qu'il était de leur devoir de faire partir leurs trains à l'heure fixée, afin de ne pas manquer leurs propres correspondances. J'ai demandé aux fonctionnaires du Canadien du Pacifique s'ils voudraient retenir leur train à Brockville, mais leur réponse a été que, tout disposés qu'ils fussent à obliger le public, il leur fallait faire leurs propres raccordements à Smith's-Falls et à Ottawa. Je dois dire qu'on m'a fourni ce renseignement, dont je ne garantis pas l'exactitude, qu'à plusieurs reprises les voyageurs avaient vu le train du Pacifique quitter la gare de Brockville au moment où le train du Grand Tronc arrivait, et que dans plusieurs circonstances, les voyageurs de l'Ouest avaient été grandement incommodés de ce fait.

M. G. A. ALCORN : La difficulté semble être, comme le directeur général des Postes nous l'a indiqué, que le train du Pacifique Canadien n'est pas retenu assez longtemps à Brockville. Ce train reste parfois quinze ou vingt minutes, ou même une demi-heure à Smith's-Falls, mais on refuse de retarder le moment de son départ de Brockville.

M. R. A. PRINGLE : Je ferai observer au directeur général des Postes que nous n'avons qu'un courrier par jour sur le chemin de fer Ottawa et New-York, entre Ottawa et Cornwall. Je puis assurer à l'honorable ministre que c'est là une grande incommodité pour les gens de Cornwall ainsi que pour ceux établis aux diverses stations le long de la ligne. Je l'engage à prendre des mesures pour qu'il y ait un courrier expédié d'Ottawa à Cornwall par le train du matin, aussi bien qu'un courrier par le train du soir, et que de Cornwall à Ottawa les deux trains par jour soient utilisés pour le transport des dépêches. Si vous déposez une lettre à la poste à Ottawa à six heures, ce soir, elle ne parviendra à Cornwall qu'à sept heures demain soir, et elle ne sera livrée généralement qu'après demain matin. J'ai discuté cette question avec les gens de Russell, de Finch, de Chrysler et autres villes le long de la ligne, et ils reconnaissent tous qu'il serait très commode que les deux trains quotidiens sur le chemin de fer Ottawa et New-York transportassent les dépêches. Je prierai le directeur général des Postes de donner à cette question son attention immédiate.

M. E. COCHRANE : Je ne vois pas comment le directeur général des Postes peut excuser le Grand Tronc du mauvais service que nous donne cette compagnie à l'est de Toronto. Je ne nourris aucun mauvais sentiment envers le Grand Tronc ou aucune autre compagnie de chemin de fer, mais je suppose que le pays paie pour le transport des dépêches et dès lors nous devrions avoir un service suffisant pour nos besoins. Je puis déclarer au directeur général des Postes que depuis un grand nombre d'années le train-poste de Toronto faisait son raccordement à Brockville, et il peut continuer à le faire à la condition de quitter Toronto quelques minutes plus tôt. Les habitants de ma région comprenant Brighton, Colbourne, Grafton et autres, souffrent grandement du régime actuel. Le retard que subit forcément le train-poste à Kingston suffit à expliquer le délai dans la livraison des dépêches à Ottawa. Si j'ai bien compris le directeur général des Postes, il a dit qu'il ne pouvait régler le transport des dépêches. C'est là une jolie attitude à prendre pour le directeur général des Postes ! Si par son entremise le pays paie le chemin de fer pour le transport des dépêches, assurément il a droit d'insister pour que le pays reçoive un service convenable.

M. TAYLOR : Je vois que l'honorable député de Kingston (M. Harty) est maintenant à son siège, et je pense qu'il va corroborer ce que je dis. Le directeur général des Postes est certainement dans l'erreur quand il dit que le train rapide transporte le courrier. Il nous a donné à entendre que le train rapide ne fait pas d'arrêt à Gananoque. Il arrête à cet endroit, mais il n'y prend pas les dépêches. Le train-poste arrive à Kingston plusieurs minutes avant le train rapide ; mais on le retient à cet endroit trente minutes, pour dîner, tandis que s'il continuait aussitôt son chemin, il atteindrait Brockville et livrerait le courrier au Canadien du Pacifique dix ou douze minutes avant le temps fixé pour le départ de ce train. Si la déclaration de l'honorable directeur général des Postes que les dépêches sont transférées au train rapide à Kingston, était exacte, les localités à l'ouest de cet endroit recevraient leurs dépêches ; mails il n'y a pas sur le train rapide de courrier-convoyeur et il ne se fait pas de transfert. Si le directeur général des Postes paie le Grand Tronc pour le transport des malles, il devrait insister pour que le train, au lieu de rester à Kingston, continuât jusqu'à Brockville où il arriverait facilement à temps pour livrer les dépêches.

Sir WILLIAM MULOCK : Je vais lire l'état dressé par le contrôleur du service Postal sur chemins de fer :

Les dépêches de Toronto et de l'Ouest ainsi que les correspondances reçues par les courriers-convoyeurs attachés aux wagons-poste entre Toronto et Kingston sont transférées à la jonction de Kingston, du train du wagon-poste qui quitte Toronto à 8 heures du matin, au train rapide qui quitte Toronto à 9 heures du matin, pour se raccorder à Brockville avec le train du chemin de fer Canadien du Pacifique quittant Brockville à 2 heures et 45 minutes de l'après-midi.

Sept fois au cours du mois dernier, ce raccordement n'a pu s'effectuer, ce qui tient sans doute à l'inclémence de la saison ainsi qu'au débordement des eaux à différents endroits sur la ligne du Grand Tronc entre Toronto et Brockville.

Les trains rapides du Grand Tronc circulant entre Montréal et Toronto ne stoppent qu'à neuf stations, en gagnant l'ouest, et à quatorze stations en gagnant l'est, et il y a 55 stations entre Montréal et Toronto.

Le contrôleur pourrait ajouter qu'apparemment ni l'une ni l'autre des compagnies de chemin de fer ci-haut mentionnées ne sont disposées à faire de raccordements à Brockville, lorsque les trains de ces chemins de fer sont de quelques minutes en retard ; et pour faire ces raccordements, il faudrait que les trains des réseaux de l'un ou l'autre de ces chemins de fer attendissent cinq ou dix minutes à Brockville.

A mon avis, la chose dépend des compagnies des chemins de fer elles-mêmes. Si elles tenaient à faire des raccordements à Brockville, elles pourraient presque toujours le faire.

DEMANDE D'UN RAPPORT.

M. CLARKE : Je tiens à savoir du premier ministre, si l'on déposera bientôt sur le bureau de la Chambre le rapport demandé il y a quelques mois relativement à la correspondance échangée au sujet de la commune de la garnison à Toronto.

Sir WILFRID LAURIER : D'après l'information que m'a donnée le ministre de la milice, il a été entendu entre mon collègue et l'honorable député (M. Clarke) que le dépôt de cette correspondance ne se ferait que lorsqu'elle serait terminée. Comme elle est complète aujourd'hui, elle sera déposée immédiatement.

LE GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 72) portant modification de la loi relative au chemin de fer transcontinental national.—Sir Wilfrid Laurier.

M. CASGRAIN : Le ministre de la Justice a-t-il pris une décision au sujet de l'amendement que j'ai proposé au comité, hier soir ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Après avoir étudié l'amendement suggéré par l'honorable député hier soir, nous avons décidé de modifier la loi générale des chemins de fer, de façon à rendre applicable à toutes les compagnies de chemins de fer au pays, la disposition que l'honorable député veut insérer dans la loi relative au Grand-Tronc-Pacifique.

M. CASGRAIN : Nous ne saurions nous ranger à pareil avis. Le chemin de fer dont l'établissement est soumis aux délibérations du comité est dans une tout autre situation que la généralité des chemins de fer au pays. On l'appelle le chemin de fer transcontinental national.

Sir WILLIAM MULOCK.

L'honorable M. FITZPATRICK : Le Grand-Tronc-Pacifique.

M. CASGRAIN : Dans le projet de loi dont la Chambre est saisie, le chemin de fer porte le nom de chemin de fer transcontinental national, et le principal objectif du gouvernement, affirme-t-on, est de continuer l'application du système canadien ou britannique aux transports de l'Ouest vers nos ports du littoral de l'Atlantique. Si l'application de ce système est laissée à un conseil de directeurs dont la majorité ne soit pas composée de sujets britanniques, il n'y a guère lieu de croire qu'on réalise l'objectif visé. On ne saurait invoquer les mêmes arguments en faveur de l'application de cette disposition législative à quelques-uns des chemins de fer qui s'étendent d'une province à l'autre ou qui desservent certaines parties du pays. Dans quelques circonstances, il résulterait de graves inconvénients de la modification de la loi générale des chemins de fer, dans le sens indiqué par le ministre. On ne saurait assimiler la situation de ces chemins de fer à celle du réseau en discussion.

Pourquoi aurait-on jugé urgent d'insérer dans la loi relative au chemin de fer Canadien du Pacifique la disposition portant que la majorité des directeurs doivent être sujets britanniques, s'il n'y a pas la même urgence d'insérer cette disposition dans le bill à l'étude.

Sir WILFRID LAURIER : Je n'ai qu'une seule observation à formuler en réponse aux remarques du député de Montmorency ; c'est que, de l'avis du gouvernement, à cette phase du développement de chemins de fer nationaux au Canada, leur administration doit être soumise à la direction de conseils dont la majorité des membres doivent être sujets britanniques.

M. CASGRAIN : Rien ne s'oppose donc à la modification de la loi dans le sens indiqué. Le premier ministre s'en souvient, la question est venue sur le tapis l'année dernière, lorsqu'en réponse au député de Toronto-est (M. Kemp), le chef du cabinet nous promit que le contrat serait modifié dans ce sens. Or, la discussion s'est poursuivie de jour en jour, sans qu'on ait modifié le traité ; et ainsi la promesse du premier ministre reste encore inaccomplie. J'en suis convaincu, il n'est pas responsable de la chose et ce détail a dû lui échapper. Puisque l'année dernière, la chose avait assez d'importance à ses yeux pour qu'il fît pareille promesse à la Chambre, il en conviendra, cette réforme a tout autant d'importance cette année: et de peur qu'il ne mette la chose en oubli, avant qu'il soit proposé un amendement à la loi générale des chemins de fer, j'ai l'intention de soumettre cet amendement.

M. KEMP : En présence de la promesse faite par le premier ministre la session dernière, le gouvernement à mon avis, ne sau-

rait repousser cet amendement. Si ce bill est adopté et que le Grand-Tronc-Pacifique se construise, il n'y aura au pays que deux grands réseaux de chemins de fer: le chemin de fer Canadien du Pacifique, dont la majorité des directeurs, d'après les dispositions de la loi, doivent être sujets britanniques, et le réseau transcontinental en question. Je tiens à rappeler au chef du cabinet les paroles qu'il a prononcées l'année dernière. A la page 8301 du compte rendu officiel des débats figure l'amendement suivant que j'ai proposé et dont voici la teneur :

Que le bill n° 64 ne soit pas maintenant voté en troisième délibération, mais qu'il soit renvoyé au comité général de la Chambre dans le but d'y faire modifier l'article 8 par l'insertion des mots que voici : " la majorité des directeurs, y compris le président, seront sujets britanniques.

Voici les paroles prononcées alors par le premier ministre :

Si l'honorable député veut bien m'en croire, je lui dirai qu'à mon avis, son amendement me paraît fort acceptable et qu'il ne saurait soulever d'objections. A mon sens, il serait préférable de l'insérer dans le bill confirmant le contrat qui nous sera soumis plus tard. Je veux bien accepter cet amendement ; mais je le répète, il vaudrait bien mieux qu'il figurât au projet de loi ratifiant le traité intervenu avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

M. KEMP : Le premier ministre affirme-t-il que cette disposition figurera au contrat ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

Ces paroles sont parfaitement explicites et ne sauraient prêter à l'ambiguité. Le premier ministre ne réussira pas à éluder la question, en affirmant que cette disposition devrait figurer dans une loi générale. Nous n'avons que deux grandes compagnies de chemins de fer au pays, et je tiens à savoir si la Compagnie du Grand Tronc s'oppose à cette proposition. Cette compagnie a-t-elle donné à entendre au gouvernement qu'il doit repousser cette projosition et qu'il ne faut pas décréter que le conseil de direction se composera d'une majorité de sujets britanniques

L'honorable M. FIELDING : L'honorable député semble prétendre que le premier ministre s'oppose à l'application de cette disposition législative à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique; mais à mon avis, cette prétention ne tient pas debout. Comme le ministre de la Justice l'a affirmé, le gouvernement s'est montré disposé à adopter ce principe et à l'appliquer tant à cette compagnie qu'aux autres compagnies. Au dire de l'honorable député, il n'existe que deux grandes compagnies de chemins de fer au Canada; mais quand cela serait, il existe d'autres compagnies de moindre importance; et il pourrait surgir certains événements qui porteraient nos voisins des Etats-Unis. à tenter d'accaparer la direction de ces compagnies. Si la proposition portant que le conseil de direction d'une compagnie de chemin de fer devra se composer d'une majorité de citoyens britanniques est marquée au coin de la sagesse, cette proposition doit s'appliquer également aux autres compagnies. S'il est de bonne politique d'appliquer cette disposition à un réseau de 3,000 milles de parcours, rien n'empêche de l'appliquer à un autre réseau de 2,000 milles de parcours. A mon sens, il ne saurait résulter d'inconvénients de l'application de cette disposition législative au chemins de fer les moins importants, tout aussi bien qu'aux réseaux les plus importants.

M. KEMP : Serait-il possible d'élaborer une loi générale dans ce sens ? Comment cette loi s'appliquerait-elle à la compagnie du chemin de fer central du Michigan qui dessert Michigan et Niagara-Falls ?

L'honorable M. FIELDING : Cette compagnie fait son exploitation sous l'empire de la charte accordée à la Compagnie du chemin de fer du Sud du Canada (Canada Southern), et rien ne s'opposerait à ce que le conseil de direction de cette compagnie se composât d'une majorité de sujets britanniques. Sans doute, s'il existe un conseil de direction dont la majorité ne se compose pas de sujets britanniques, il ne faudrait pas, à mon avis, démettre de leur charge les directeurs qui ne sont pas sujets britanniques. On élaborera sans doute quelque disposition convenable, et il sera accordé un délai légitime pour la réorganisation de ce conseil. A mon avis, il ne saurait résulter d'inconvénients de l'application de cette disposition à toutes les compagnies de chemins de fer.

M. CASGRAIN : Voilà qui est parfait, dans cette mesure-là même.

L'honorable M. FIELDING : Serait-il possible d'aller plus loin ?

M. CASGRAIN : Voyons ce qui s'est passé l'année dernière. On nous promit alors que cet amendement serait incorporé au projet de loi et que la majorité des directeurs seraient sujets britanniques. Cette année, on nous fait une autre promesse ; on donne à entendre qu'au cours de cette session, il sera inséré une disposition de cette nature dans la loi générale des chemins de fer ; mais il est fort possible que le chef du cabinet se rende au Yukon et personne ne saurait dire quand il en reviendra. Le ministre des chemins de fer continuera peut-être à briller par son absence, et en pareilles circonstances, personne ne s'occupera de l'amendement.

L'honorable M. LEMIEUX : Il est possible que l'honorable député lui-même soit absent.

M. CASGRAIN : Non, j'entends bien demeurer ici. Si le gouvernement a l'intention d'incorporer cette disposition dans un bill de

nature générale, rien ne s'oppose à ce qu'il l'insère dans le projet de loi en discussion.

L'honorable M. FIELDING : L'honorable député semble manquer de foi dans l'opposition. Quand bien même quelques membres du cabinet seraient absents, les députés de l'opposition seront ici.

M. CASGRAIN : Il ne nous est pas toujours possible de faire ce que nous voulons.

M. BARKER : Entre autres raisons qu'il allègue en faveur du rejet de cet amendement, le ministre des Finances affirme que le gouvernement a l'intention d'étudier s'il ne conviendrait pas d'introduire dans la loi générale des chemins de fer une disposition dans ce sens, qui s'appliquerait à toutes les compagnies. Il est possible qu'on adopte pareille disposition législative, dans un avenir plus ou moins éloigné ; mais quelle que soit l'attitude du gouvernement au sujet des compagnies en général, il y a des raisons spéciales qui militent en faveur de l'insertion de cette disposition dans la loi relative à cette compagnie en particulier. Il est certaines raisons qui militent en faveur de l'application de cette disposition à la compagnie en question, et qui ne s'appliquent peut-être à aucune autre compagnie. Ce chemin de fer porte le nom de réseau transcontinental national, et s'il est au monde une compagnie dont le conseil de direction doive se recruter dans le sens proposé par cet amendement, c'est bien la compagnie en discussion. Quelle que soit la confiance que nous reposions dans le ministre des Finances, il est bien permis de douter qu'il soit en mesur ede réaliser l'objectif qu'il vise. Je ne révoque nullement en doute sa bonne foi, mais voici un fait que je livre à ses méditations. Supposons que, la session prochaine, il propose à la Chambre un bill tenant à amender dans ce sens la loi générale des chemins de fer, de façon à la rendre applicable à toutes les compagnies de chemins de fer. En pareilles circonstances, qu'adviendrait-il du Grand-Tronc-Pacifique ? Le ministre éprouvera beaucoup d'embarras à appliquer à cette compagnie l'amendement proposé. Presque tous les actionnaires et tous les détenteurs d'obligations intéressés dans la Compagnie du Grand Tronc demeurent en Angleterre ou dans une des Iles-Britanniques. Voilà un demi-siècle que ces individus ont acquis leur intérêt dans ces compagnies ; sachant qu'il existait en Angleterre un conseil de direction tenant régulièrement ses assemblées et qu'il leur était loisible d'assister aux assemblées semi-annuelles de ce conseil, d'y discuter leurs intérêts et critiquer la conduite de chaque président et directeur.

A mon avis, il y a de fortes raisons à faire valoir contre la proposition du gouvernement tendant à rendre cette disposition applicable à toutes les compagnies de chemins de fer. A coup sûr, il y aurait de puissants arguments à formuler contre l'application de cet article à la compagnie du Grand Tronc. En pareilles circonstances, s'il existe une seule compagnie aux droits de laquelle cet amendement pourrait peut-être porter atteinte, n'est-il pas évident qu'il importe de le rendre applicable à la seule compagnie à laquelle il doive s'appliquer? Et à quelle compagnie devrait-il s'appliquer ? Voilà le point visé par l'amendement et il est inconcevable que le gouvernement repousse notre proposition. Quelle objection peut-on faire valoir contre une disposition portant que le conseil des directeurs qui auront la haute main sur ce réseau transcontinental national sera composé de sujets britanniques ? Confierait-on à des étrangers le soin de diriger l'administration du chemin de fer transcontinental national ?

Voilà à quel résultat aboutit l'opposition dirigée contre cet amendement. Il serait peut-être de bonne politique de rendre cette disposition applicable à la moitié des compagnis de chemins de fer du Canada, et cela pour différentes raisons; mais on ne saurait alléguer une seule raison valable contre l'application de cette disposition à ce chemin de fer en particulier; et c'est précisément au moment où il se présente une occasion favorable de l'appliquer à cette compagnie que le gouvernement hésite et nous oppose un refus. Je tiendrais à savoir à quel mobile le gouvernement obéit en prenant pareille attitude. Le ministre des Finances (M. Fielding) affirme que rien ne s'oppose à l'adoption de cette disposition; mais, il veut adopter une procédure différente. Cette réponse n'est nullement valable. Lorsque les actions de cette compagnie seront placées sur le marché financier, il devra intervenir une entente au sujet de la composition du conseil qui devra diriger les affaires de la compagnie. Il ne faut pas tolérer que la compagnie, après s'être adressée au marché financier pour y placer ses obligations, et avoir élu ses directeurs, revienne, plus tard, nous dire : Il faut modifier tout cela ; nous n'avons pas inséré dans le bill la disposition voulue, quand l'occasion favorable s'est présentée, nous vous avons laissés parfaitement libres d'agir à votre gré; mais aujourd'hui vous êtes tenus de congédier ces directeurs étrangers. Je le répète, voici le moment d'agir. Il pourrait surgir, à l'avenir, nombre d'obstacles qui empêcheraient le ministre des Finances de mettre sa proposition à exécution, quand bien même il le voudrait faire.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'honorable député (M. Barker) affirme que rien ne s'oppose à ce que la majorité du conseil des directeurs du Grand-Tronc-Pacifique soient sujets britanniques. Sur ce point, nous sommes parfaitement d'accord. A notre avis, il n'y a pas de raisons légitimes à faire valoir contre cette proposition et son application à toutes les compagnies de chemins de fer du Canada, subventionnées par l'Etat. Si l'honorable député

a quelque objection à faire valoir contre cette proposition, je serais bien aise qu'il nous la communiquât. Pour notre propre compte, nous n'y voyons pas la moindre objection.

M. BARKER : Pourquoi donc le gouvernement n'adopte-t-il pas immédiatement l'amendement ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Je le répète, nous l'adopterons, mais, à notre avis, rien n'autorise les députés de la gauche à rendre cet amendement applicable à cette seule compagnie de chemin de fer. Nous voulons l'appliquer à tous les chemins de fer canadiens subventionnés par l'Etat.

M. BARKER : Si nous proposons cet amendement, c'est qu'au dire du premier ministre et de ses partisans, c'est le seul chemin de fer autorisé au pays qui doive constituer le réseau transcontinental national. Cette compagnie de chemin de fer a donc des obligations spéciales envers le pays; elle y jouit d'énormes pouvoirs, et comme nous l'avons démontré au cours de la discussion, elle a le pouvoir de dévier nos transports vers les ports étrangers. Voilà pourquoi nos tenons tant à ce que les étrangers n'accaparent pas la direction de cette compagnie, la plus importante de toutes les compagnies.

M. BELL : A la lumière de l'expérience acquise, la session dernière, il importe de régler ces questions aujourd'hui. L'année dernière, le député de Toronto-ouest (M. Kemp) a proposé un amendement dans le même sens, et le premier ministre ayant affirmé que cette disposition serait incorporée dans la loi, le motionnaire retira son amendement.

Cela se passait au cours de la session dernière ; et cependant, bien que le premier ministre naus ait alors assurés et bien qu'il affirme encore qu'à ses yeux, l'insertion de cette disposition dans la loi est une question d'importance majeure, de première urgence, voilà qu'un député propose de nouveau le même amendement, ce qui prouve bien que cette disposition n'a pas été établie. Il est fort possible que cette négligence se perpétue encore pendant deux ans ; et à moins qu'on ne puisse faire valoir quelques raisons légitimes contre l'insertion de cet article dans le bill en discussion, les arguments formulés jusqu'ici justifient parfaitement la modification du bill en ce sens.

Sir WILFRID LAURIER : Voici à quoi se résume la question. L'année dernière, le député de Toronto-ouest (M. Kemp) a fait une proposition à laquelle j'ai donné mon assentiment, en aurmant que j'incorporerais cette disposition dans la loi du chemin de fer trancontinental. Je le regrette, j'ai mis la chose en oubli. Apparemment, les députés de la gauche ont aussi oublié la chose, puisqu'ils ne nous ont pas signalé cette omission. Ils ont réparé leur oubli, et pour notre compte, nous l'affirmons, nous avons l'intention d'appliquer ce principe, non seulement à ce réseau en particulier, mais à toutes les compagnies de chemins de fer subventionnées par l'Etat.

M. BELL : Quand ?

Sir WILFRID LAURIER : Au cours même de cette session. Si nous l'oublions, l'honorable député (M. Bell) nous rafraîchira la mémoire.

M. SPROULE : A mon avis, il me semble peu convenable d'appliquer cette disposition à toutes les compagnies de chemins de fer ; car, parmi ces chemins de fer, il en est qui, bien que construits en territoire canadien, l'ont été dans une large mesure avec des capitaux étrangers ; leurs principaux propriétaires résident aux Etats-Unis et les recettes de ces voies ferrées s'écoulent surtout vers ce pays. Il est légitime que les capitalistes qui ont versé la masse des capitaux aient un intérêt prédominant dans leur entreprise. Or, insérer dans la loi des chemins de fer une disposition décrétant que toute compagnie de chemin de fer exploitant une partie de sa ligne au Canada sera tenue de compter une majorité de sujets britanniques dans son conseil de direction, ce serait commettre une injustice envers nombre de ces compagnies. Voici, par exemple, entre autres exemples, le chemin de fer traversant la partie ouest d'Ontario, l'ancien "Canada Southern," aujourd'hui le Michigan Central ; évidemment, il serait injuste de décréter que la majorité des directeurs de cette compagnie se composera de sujets britanniques. Pour citer un autre exemple, l'ancienne Compagnie du Grand Tronc exploite aux Etats-Unis un réseau tout aussi considérable que son réseau canadien ; et n'était le fait que la masse des capitaux engagés dans cette entreprise, en dehors de l'aide accordée par le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial, a été versée en Angleterre, il serait peut-être injuste d'insérer dans la loi et d'appliquer à cette compagnie semblable disposition. Quelquefois, la masse des capitaux consacrés à la construction d'un chemin de fer a été versée par des capitalistes américains et les recettes sont la propriété de ces capitalistes. En pareilles circonstances, il ne serait guère juste de forcer cette compagnie à faire entrer dans son conseil de direction une majorité de sujets britanniques. La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique se trouve dans une tout autre situation. Dès le début même, la maîtresse proposition formulée par le premier ministre, c'est qu'il s'agit d'un réseau absolument canadien construit entièrement en territoire canadien et destiné à effectuer les transports au bénéfice des ports canadiens, bref, un chemin de fer soustrait à tout intérêt directeur étranger. Ce chemin de fer, affirme-t-il, doit être la propriété de l'Etat et dirigé par des Canadiens ou des sujets britanniques ; il doit

constituer le grand moyen de défense nationale, advenant que les Etats-Unis nous retirent le privilège de transit. Ainsi, de toute façon, c'est une entreprise canadienne. Aussi, le premier ministre déclare-t-il qu'il y a lieu de lui prêter le concours financier de l'Etat, dans la plus large mesure possible.

En pareilles circonstances, puisque le concours financier accordé par l'Etat à cette compagnie tend à en faire un réseau uniquement canadien, nous demandons qu'on insère dans le projet de loi une disposition portant que la majorité des directeurs seront sujets britanniques, de façon à parer au danger de voir des étrangers accaparer la direction de ce grand réseau transcontinental national. Et cependant, le ministre de la Justice affirme qu'il ne convient pas d'insérer pareille disposition dans la loi.

L'honorable M. FITZPATRICK : Non pas.

M. SPROULE : Le gouvernement prétend qu'il ne convient pas d'insérer pareille disposition dans la loi en discussion. Pour notre propre compte, nous soutenons le contraire, et à la prétention formulée par le ministre de la Justice affirmant qu'il faut insérer cette disposition dans la loi générale des chemins de fer et la rendre applicable à toutes les compagnies de chemins de fer, nous répondons que cela constituerait, dans nombre de circonstances, une injustice envers les étrangers propriétaires et directeurs de chemins de fer au Canada. Si nous insérions cette disposition dans le projet de loi en discussion, elle ne serait applicable qu'à une seule compagnie de chemin de fer et nullement aux autres compagnies. Pareille disposition, me dit-on, figure dans la loi du chemin de fer Canadien du Pacifique. Alors, pourquoi ne l'incorporerait-on pas dans la loi en discussion. Quand il s'est agi d'adopter la loi du chemin de fer Canadien du Pacifique, le gouvernement du jour n'a pas prétendu qu'il fallait insérer cette disposition dans la loi générale des chemins de fer, mais il l'a incorporée dans le projet de loi spécial. Bien que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique soit déclarée d'utilité publique au Canada, il n'en est pas moins vrai qu'une partie de son réseau se trouve aux Etats-Unis, tant dans l'état du Maine que dans l'ouest. Au dire du premier ministre, ce nouveau réseau est entièrement canadien, et alors je le demande, pourquoi s'oppose-t-il à ce qu'il soit inséré au projet de loi une disposition portant que la majorité des directeurs, responsables de l'exploitation de ce chemin de fer, devront être sujets britanniques

M. INGRAM : L'avis que vient d'ouvrir le député de Grey-est mérite considération. Il cite plusieurs lignes de chemins de fer canadiennes construites, dans une large mesure, avec des capitaux des Etats-Unis et entre autres, il mentionne le " Canada Southern ". On le sait, le trafic local provenant de la section de l'Ontario méridional que traverse ce chemin de fer n'est pas suffisant pour l'alimenter; et si l'on a construit cette voie ferrée, c'est que ses promoteurs comptaient sur les transports d'entier parcours des états de l'Ouest vers les états de l'Est. Il ne serait pas juste d'assimiler cette voie ferrée au réseau transcontinental national. Au dire du gouvernement, la disposition en question devrait s'appliquer à toutes les compagnies de chemins de fer, et rien ne s'oppose à son insertion dans le bill en discussion. A mon avis, cette disposition devrait s'appliquer au réseau transcontinental national. Il s'effectuera peu de transports par cette voie ferrée qui n'est qu'une route nationale, et si ces dispositions ne s'appliquent pas au réseau transcontinental, pourquoi l'appliquerait-on aux autres chemins de fer ? Ce réseau sera construit aux frais de l'Etat et c'est ici même qu'il convient d'insérer un amendement de cette nature.

L'honorable M. FITZPATRICK : Quand nous aborderons l'étude des amendements à apporter à la loi générale des chemins de fer, nous veillerons à la sauvegarde légitime de tous les intérêts. Au demeurant, il ne faut pas l'oublier, nous tenons à ce que ce réseau soit construit et exploité par des sujets britanniques qui en auront la propriété et la direction absolue.

M. INGRAM : La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique s'oppose-t-elle à l'insertion de pareille disposition dans le projet de loi à l'étude ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Je l'ignore, et d'ailleurs je n'en ai cure.

M. INGRAM : Comme le gouvernement actuel est sous la maîtrise de la Compagnie du Grand Tronc, peut-être eût-il été utile de la consulter.

L'honorable M. FITZPATRICK : Pas le moins du monde; il s'agit d'une question d'intérêt public.

L'amendement de M. CASGRAIN est rejeté.

M. LAVELL : Je désire proposer un amendement se rattachant aux articles dix et onze du contrat, mais ne leur portant nullement atteinte. Je vais le lire dans sa teneur, avant de formuler mes observations.

J'ai l'honneur de proposer:

La modification du projet de loi par l'insertion de l'article ci-après à titre d'article n° —.

A l'expiration du bail mentionné dans l'article 11 de la convention supplémentaire, si la compagnie du Pacifique décide de ne pas exploiter une ou plusieurs des lignes tributaires désignées dans cet article, le gouvernement en pareilles circonstances, aura droit de prendre à sa charge non seulement la ligne ou les lignes que ladite compagnie décidera de ne pas ex-

ploiter, mais en outre une ou plusieurs des autres lignes tributaires que le gouvernement, en pareilles circonstances, pourrait juger nécessaire de prendre à sa charge, en vue de l'exploitation lucrative de la division orientale ; et la valeur de ces lignes sera fixée de la façon prescrite dans ledit article 11 et d'une manière subordonnée aux déductions qui en découlent.

J'appelle l'attention sur l'article 10 de la convention où il est décrété que si le gouvernement ne prend pas à sa charge la section orientale, à l'expiration des cinquante ans, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, pendant une période subséquente de cinquante ans, pourra utiliser, au besoin, les droits de parcours et de traction pour l'exploitation ininterrompue de la division occidentale et des autres parties du réseau de la compagnie et du réseau du Grand Tronc, d'une façon subordonnée aux stipulations et conditions qui pourront être établies de temps à autre. Je ne veux établir de prévision ni relativement à l'attitude que la Compagnie du Grand Tronc ou toute autre compagnie pourra prendre au cours des cinquante années prochaines, ni sur la situation qui existera à l'expiration de cette période. S'il faut en juger d'après la situation actuelle et l'expérience acquise, il se construira plusieurs lignes tributaires; et je crois pouvoir affirmer sans exagération que quelques-unes de ces lignes tributaires effectueront probablement un volume de transport supérieur à celui des tansports de la section orientale de cette ligne. Par conséquent, suivant toutes les probabilités, les transports de la ligne mère pourront dévier de la section occidentale vers nos ports de l'est, et cela, non pas sur un parcours ininterrompu dans le sens de la section orientale, mais sur une partie du parcours de la section orientale jusqu'aux lignes tributaires qui seront construites. La chose va sans dire, quelques-unes des lignes trbutaires qui, suivant toutes les probabilités se construiront, ne donneront pas de bons rendements; et ces lignes n'accapareront pas les transports de la ligne mère. D'Après la teneur de l'article 11 de la convention supplémentaire, le gouvernement prendra à sa charge, aux prix stipulés, les lignes sur lesquelles il ne s'effectuera pas de ces transports ou sur le parcours desquelles il ne sera pas créé de trafic spécial. Je ne m'attarde pas à discuter les questions de responsabilité découlant de cet article; mais je tiens à dire quelques mots des autres lignes sur lesquelles il n'est rien statué dans ce contrat. Comme ce traité attribue fort clairement à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique les droits de traction, à l'expiration de la période des cinquante ans, et comme cette compagnie aura perfectionné son organisation et ses raccordements avec l'Ouest, choses stipulées dans la loi et le contrat à l'étude ainsi que dans celui établi l'année dernière, il est hors de doute qu'à l'expiration de la période des cinquante ans, la Compagnie du Grand Tronc ou celle du Grand-Tronc-Pacifique ou la compagnie qui existera à cette époque, aura acquis certaines lignes tributaires dont l'exploitation sera absolument nécessaire à l'exploitation lucrative de la section orientale par l'Etat. Voilà les principales raisons qui me portent à soumettre cet amendement.

Il sera très essentiel que le gouvernement ait d'autres raccordements que ceux dont le Grand-Tronc-Pacifique n'aurait plus besoin. Les seuls embranchements dont on pourra prendre possession, d'après le contrat, sont ceux qui n'auraient été d'aucune utilité à la compagnie pendant cinquante ans, ou qui se trouveraient être inutiles au bout de cinquante ans. Si ce contrat est laissé tel qu'il est, et s'il reste parfaitement entendu que le gouvernement ne pourra pas prendre les meilleurs embranchements, c'est-à-dire ceux qui seront absolument nécessaires à l'exploitation de la division de l'est, il s'ensuivra que le gouvernement sera tellement embarrassé au bout de cinquante ans, ou bien se trouvera tellement serré de près par la Compagnie du Grand Tronc, qu'il sera presque forcé de renouveler le bail, en vertu, je crois, de l'article 24 de l'ancien contrat, à moins que le gouvernement n'ait l'intention de construire des embranchements paralèles jusqu'aux points où les embranchements du Grand-Tronc-Pacifique auront transporté du trafic. J'ai donc raison de croire que cet amendement est parfaitement justifiable, et qu'il n'est pas en contradiction avec ce contrat. On ne peut pas, non plus, prétendre que l'adoption de cet amendement empêcherait l'exécution du contrat. Je ne saurais jamais, quant à moi, admettre cela, bien que l'honorable ministre de la Justice et plusieurs honorables députés de la droite aient apparemment prétendu à diverses reprises qu'un amendement visiblement incompatible avec le contrat ne peut pas être accepté. Je prétends que cet amendement n'est pas essentiellement en opposition avec ce contrat. Il ne fait que donner le droit au gouvernement de prendre possession des embranchements qui sont absolument nécesaires pour l'exploitation de la division de l'est. Je viens donc demander au gouvernement de prendre tout cela en considération, et de nous dire si cet article ne pourrait être incorporé dans le bill.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'objet que le gouvernement s'est proposé avec ce projet, c'était de s'assurer un débouché pour le commerce du Nord-Ouest, par la route la plus courte, la plus commode et la plus directe jusqu'aux ports du Saint-Laurent en été, et jusqu'aux ports des provinces maritimes en hiver. La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique est alors intervenue pour demander d'être autorisée à construire des embranchements se raccordant avec notre route de Winnipeg à Moncton, l'un de ces embranchements devant aller jusqu'à Port-Arthur, ou un autre port sur le lac Supérieur, le second jusqu'à North-Bay, et le troisième jusqu'à Montréal. Si, à l'expira-

tion des cinquante ans, la compagnie préfère garder ses embranchements, alors il lui sera nécessaire d'utiliser la ligne mère du gouvernement, et alors le gouvernement est intéressé à ce que ces embranchements soient exploités de façon profitable. Peut-on prétendre que ces embranchements ne pourraient pas être ainsi exploités ? L'embranchement de Port-Arthur permettra à la compagnie de se raccorder avec la navigation à la tête du lac Supérieur, le second la mettra en communication avec son réseau d'Ontario, et le troisième lui permet d'atteindre la ville de Montréal, ce grand port de mer. Ces embranchements devront nécessairement être exploités par la compagnie, et exploités de façon profitable, et il s'ensuit aussi que le gouvernement bénéficiera de cette heureuse réussite, si la ligne mère doit finir par lui appartenir. Pour ce qui est des autres embranchements, mon honorable ami (M. Lavell) ne doit pas oublier que la compagnie n'a pas actuellement le pouvoir d'en construire d'autres que les trois dont je viens de parler. Elle n'est autorisée qu'à construire ces trois embranchements. Dans le cas où la compagnie désirerait construire d'autres embranchements, dont l'exploitation pourrait ne pas donner satisfaction, il appartiendra au parlement, en donnant l'autorisation nécessaire, d'attacher de telles conditions à cette autorisation qu'il sera libre de revenir là-dessus avant l'expiration du bail. Actuellement, le bail n'est applicable qu'aux trois embranchements dont je viens de parler.

M. LAVELL : La compagnie ne pourrait-elle pas obtenir autorisation de construire des embranchements à partir des provinces de Québec ou d'Ontario ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Ceci est une autre question.

M. LAVELL : Je crois que tout nous porte à croire qu'elle pourrait obtenir cette autorisation. Je prétends qu'il ne saurait être question d'embranchements dans cet article, à moins que l'autorisation du parlement n'ait été obtenu. J'admets que mon amendement n'a rien à faire avec cela. Mais je pensais, dans le temps, que la compagnie pourrait être autorisée à construire des embranchements. On a émis l'avis que la voie, étant construite par la province d'Ontario, peut être transférée au Grand-Tronc-Pacifique, et alors elle serait tout simplement transférée en vertu de sa charte d'Ontario. Puis, il peut y avoir des embranchements construits dans la province de Québec pour arriver à Montréal ou allant dans d'autres directions. Il est très difficile de dire quelles lignes seront construites d'ici cinquante ans, mais en s'en tenant à ce qu'a affirmé l'honorable ministre de la Justice, si ces lignes de chemin de fer peuvent être exploitées avec profit par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, pourquoi ne pourraient-elles pas l'être encore plus par les possesseurs de la division de l'est ? Nous avons constaté, dans la discussion qui a eu lieu aujourd'hui quand les ordres du jour ont été appelés, que ce n'est pas toujours très facile de faire des raccordements satisfaisants entre des lignes dont les intérêts peuvent être sur le moment en conflit, et il est possible que ces embranchements que le Grand-Tronc-Pacifique serait autorisé à construire puissent être utilisés afin de forcer le gouvernement à lui accorder de meilleures conditions. Je crois que toute cette discussion tend à établir ceci, qu'advenant le cas où ces lignes de chemins de fer donneraient satisfaction il est dans l'intérêt du gouvernement de les exploiter conjointement avec la division de l'est.

L'honorable M. FIELDING : M. l'Orateur, ces messieurs de la gauche me paraissent avoir dans l'idée que quelques-uns des embranchements qui ne rapportent rien resteraient à la charge du gouvernement. Nous aurions certainement sujet de nous plaindre si le Grand-Tronc-Pacifique gardait les embranchements les plus profitables, et nous laissaient ceux qui lui sont inutiles. Je ne crois pas qu'on puisse concevoir que, dans cinquante ans d'ici, il puisse y avoir un embranchement se raccordant avec cette ligne qui ne serait pas profitable. Je crois, au contraire, que même en n'exagérant en rien les destinées que nous réserve l'avenir, nous avons lieu de prétendre que, dans cinquante ans d'ici, il n'y aura pas un seul embranchement se raccordant avec ce chemin qui ne soit une source de profits. Mais, d'un autre côté, je désirerais faire remarquer qu'il est très possible qu'un embranchement puisse ne rien rapporter au Grand-Tronc-Pacifique tout en étant profitable au gouvernement, en tant qu'il posséderait la ligne mère. Ce que je veux dire ici, c'est que là où un embranchement est très court, il ne serait guère profitable de l'exploiter indépendamment, alors qu'on pourrait l'exploiter avec profit conjointement avec la grande ligne du gouvernement.

M. CLARKE : Cela s'appliquerait-il à tous les embranchements ?

L'honorable M. FIELDING : Cela pourrait peut-être ne pas s'appliquer à certains embranchements, mais le point qui a été soulevé, c'est que le Grand-Tronc-Pacifique laisserait le gouvernement en possession d'embranchements qui ne lui seraient d'aucune utilité. Le comité devrait certainement se faire une autre idée des conditions qui pourront exister dans cinquante ans. Il n'est guère concevable qu'il puisse y avoir alors un embranchement qui ne serait pas profitable.

M. WILSON : Alors, pourquoi cet article ?

L'honorable M. FIELDING : Pour la bonne raison qu'il y a toujours deux parties à un contrat, et c'est toujours, des deux côtés, une question de donnant donnant. Les di-

recteurs du Grand Tronc ont vu ici une occasion de demander certaines concessions. Cela me rappelle l'histoire de ce charbonnier qui, en réponse au juge qui lui demandait pourquoi il permettait à sa femme de le battre, répliqua : " Cela lui fait plaisir et ne me fait aucun mal." Il en est de même ici : cela fait plaisir au Grand-Tronc-Pacifique, et, autant que je puis voir, ne fait courir aucun risque au gouvernement. Mais le point particulier sur lequel je désire attirer l'attention du comité, c'est qu'il est fort possible qu'un embranchement exploité isolément par le Grand-Tronc-Pacifique puisse ne rapporter aucun profit, alors qu'il en serait tout autrement si cet embranchement était exploité conjointement avec la ligne mère du gouvernement.

M. LAVELL : Je veux bien me montrer aussi plein d'espoir que le ministre de la Justice, et j'aime à croire que tout sera comme il le dit dans cinquante ans. Mais alors pourquoi le gouvernement ne se réserve-t-il pas le droit d'acheter les embranchements que nous avons lieu de croire devoir être les plus profitables, ce qui lui assurerait pour l'avenir un réseau bien plus complet ? Selon moi, il est fort probable que, dans cinquante ans d'ici, nous n'exporterons pas de grandes quantités de nos grains de l'Ouest. Je veux bien croire qu'alors nous aurons un marché domestique aussi considérable que peut l'être aujourd'hui le marché anglais. Alors, ce sont nos provinces de l'est qui acheteraient une forte partie de nos grains. Je crois non seulement possible mais probable que, si tout se passe comme nous l'espérons, plusieurs de ces embranchements serviront à transporter du grain dans l'est, au lieu de le transporter aux ports de mers pour exportation. Si le gouvernement était autorisé par ce bill à prendre ces embranchements, cela lui assurerait un réseau bien plus complet. Je ne veux pas qu'il y ait là rien d'obligatoire, ni rien qui puisse augmenter les responsabilité du pays ; mais le gouvernement devrait certainement se réserver le droit d'acquérir ces embranchements, s'il en a plus tard le désir.

M. SPROULE : Ce bail a tant d'années à courir, que cela équivaut pour ainsi dire à la possession du chemin du gouvernement par le Grand-Tronc-Pacifique. Dans cinquante ans, le Grand-Tronc-Pacifique aura certains embranchements en activité, et nous accordons ici au Grand-Tronc-Pacifique le droit de forcer le gouvernement à acheter à un prix raisonnable certains de ces embranchements. Il est assurément très important que le gouvernement puisse avoir tous les embranchemnts qui lui seraient nécessaires pour exploiter profitablement son chemin. Le gouvernement devrait aussi avoir assurément le droit d'acquérir à un prix raisonnable tous les embranchements qu'il pourrait juger lui être nécessaires. C'est l'objectif visé dans cet amendement. Vous accordez actuellement au Grand-Tronc-Pacifique le droit de vendre certains embranchements à l'expiration du bail, mais vous ne réservez pas au gouvernement le droit d'acheter les embranchements dont il pourrait avoir besoin. C'est là un manque réel de prévoyance. Si le Grand-Tronc-Pacifique reçoit le droit de disposer de certains embranchements dont il n'aurait pas besoin, assurément le gouvernement devrait avoir le droit d'acheter certains embranchements qu'il jugerait lui être nécessaires pour exploiter avec profit son propre chemin.

M. MORIN : Le ministre des Finances nous a fait remarquer que nous ne pouvions pas dire ce qui se passerait d'ici cinquante ans. Cela est parfaitement vrai, mais nous pouvons rappeler ce qui s'est passé il y a trente-cinq ans. Nous nous souvenons que la Compagnie du comté de Drummond, qui n'était à l'origine qu'une compagnie d'exploitation forestière, a construit un chemin de fer, et quand tout le bois eut été enlevé elle s'est trouvée menacée de faillite. Seulement, elle a eu alors la chance de vendre son chemin au gouvernement. Plusieurs embranchemens du transcontinental seront construits expressément pour le transport du bois, et chacun sait que les arbres ne repoussent plus là où la hache du bûcheron a passé. Dans cinquante ans, nos régions forestières seront déboisées, et alors la question se présente de savoir s'il y aura alors un gouvernement assez bien disposé pour acheter ces embranchements.

L'honorable M. FIELDING : On n'en trouvera jamais comme ce gouvernement.

L'honorable M. FITZPATRICK : Cela est assurément impossible.

M. COCHRANE : Le pays ne se laissera plus rouler comme il l'a déjà été.

M. MORIN : Ce qui s'est déjà passé peut arriver de nouveau, et il est bon que nous prenions toutes les précautions nécessaires pour sauvegarder les intérêts du pays.

M. BARKER : Je ne puis pas voir, dans ce contrat, que le ministre de la Justice puisse nous citer un seul mot qui restreint cette disposition à l'achat d'embranchements construits en vertu de l'autorité du parlement. Les mots sont ici aussi élastiques qu'ils peuvent l'être : :

Dans le cas où, au cours du bail de la division de l'Est, la compagnie aura construit un embranchement ou des embranchements.

On ne se borne pas ici à des lignes construites en vertu de l'autorité du parlement du Canada ; la compagnie peut construire des embranchements en vertu d'une autre autorité, et le gouvernement peut être forcé de les acheter. Le ministre des Finances est d'avis que tout cela peut faire plaisir au Grand Tronc, sans nous causer le moindre tort. C'est là une façon fort étrange de raisonner. Supposons qu'il y ait quatre embranchements. Le Grand Tronc n'aura qu'à dire au gouvernement : Nous vous obligeons

d'acheter trois de ces embranchements ; quant au quatrième, nous le gardons, car nous en retirons des profits. C'est là ce que l'honorable ministre entend par faire plaisir à la compagnie sans nous causer du tort. L'amendement comporte simplement ceci : que dans le cas où le Grand Tronc viendrait dire au gouvernement qu'il lui faut acheter un ou plusieurs embranchements, le gouvernement aura le droit d'acheter tous les autres embranchements qu'il jugera lui être nécessaires. Je ne puis pas imaginer qu'on veuille nous imposer un semblable marché, où tout serait à l'avantage de l'autre partie. Ce bill est basé sur le principe que le Grand Tronc a droit à tout et que le pays ne doit prétendre à rien. Il est pour le moins étrange que l'opposition à cet amendement vienne précisément du gouvernement, qui s'arroge pourtant la mission de protéger les droits du peuple.

L'honorable ministre paraît croire que tout cela est indifférent. Il nous dit que, dans cinquante ans, tous ces embranchements auront leur utilité, et que le Grand Tronc se trouvera bien d'aller chercher et de faire passer du trafic sur le chemin de l'Etat.

Mais cela pourrait ne pas être dans l'intérêt de l'Etat. Il peut être alors dans l'intérêt du Grand Tronc de retenir un certain embranchement afin de se rendre maître du trafic et forcer le gouvernement à faire passer le trafic sur le Grand Tronc. Prenez, par exemple, l'embranchement de North-Bay. Le Grand Tronc part de North-Bay ; mais il y a d'autres lignes qui y vont aussi. Dans cinquante ans, le gouvernement pourrait avoir besoin de cet embranchement de North-Bay, pour y diriger son trafic, et d'avoir ensuite le choix entre deux chemins. Si le Grand Tronc gardait cet embranchement, il serait seul à se raccorder avec le chemin du gouvernement, et il pourrait mettre le gouvernement dans l'alternative de lui passer son trafic ou de construire un embranchement parallèle. Si, dans cinquante ans, la Compagnie du Grand Tronc décidait de vendre tous ses embranchements à l'exception de cet embranchement de North-Bay, ou peut-être celui de la baie du Tonnerre, sur le lac Supérieur, le gouvernement pourrait dire : Ce sont là les embranchements dont nous avons besoin, parce que si nous possédons l'embranchement de North-Bay, nous nous raccorderons en cet endroit avec d'autres chemins de fer en plus du vôtre, et si nous avons l'embranchement allant au lac Supérieur, nous aurons un embranchement avec la voie d'eau. Si cet article avait été rédigé ainsi que le propose l'honorable député de Leeds, le gouvernement serait parfaitement en état de pouvoir poser ces conditions au Grand Tronc ; et dans le cas où on voudrait vendre à l'Etat cet embranchement dont il n'a pas besoin, il pourrait répondre : Je veux bien acheter quelques-uns de ces embranchements, mais il me faut aussi les embranchements dont j'ai besoin. Mais ces honorables messieurs ont peur de rien faire qui puisse être de quelque avantage pour l'Etat, de crainte de déplaire au Grand Tronc.

M. BARKER.

M. J. D. REID : Il est certainement extraordinaire que le gouvernement donne au Grand Tronc le droit absolu de décider quels seront les embranchements que l'Etat devra prendre. En d'autres termes, ainsi que l'a fait remarquer l'honorable député qui vient de me précéder, la compagnie sera parfaitement libre de forcer l'Etat en tout temps à prendre tout embranchement quelconque qui serait exploité à perte. Assurément, le gouvernement doit se rendre compte que pas un homme de finance ne consentirait à souscrire à un semblable arrangement. Les avantages sont réellement trop d'un côté. Je suis sûr que pas un seul ministre n'agirait ainsi, s'il s'agissait de ses affaires particulières. Il ne saurait y avoir de doute que quand ce chemin sera terminé, il y a certains embranchements qui ne donneront aucuns bénéfices. Si le Grand Tronc peut se débarrasser de ces embranchements, c'est son intérêt de le faire. Pourquoi, alors, le gouvernement ne pourrait-il pas être libre de prendre d'autres embranchements, afin de tâcher d'équilibrer les pertes que lui feraient subir les autres embranchements avec leurs bénéfices ? Ce n'est là qu'une des concessions que le Grand Tronc a été assez habile pour obtenir du gouvernement, et celui-ci a dû se soumettre afin de ne pas déplaire au Grand Tronc. Assurément, le gouvernement ne devrait pas hésiter un seul instant à se ranger à l'avis de l'honorable député de Leeds. Je ne crois pas qu'aucun ministre de la Couronne nous ait encore expliqué comment il se fait qu'on se montre si empressé d'augmenter les dépenses du pays en prenant d'autres lignes de chemins de fer qui ne seront d'aucun profit. Avant que ce bill soit finalement adopté, j'espère bien que le gouvernement trouvera moyen d'accepter cet amendement, parce que si le gouvernement peut se réserver le droit de prendre les embranchements donnant bénéfices, le Grand Tronc ne se montrera pas si empressé de se débarrasser de ceux qui ne lui sont d'aucune utilité.

L'amendement (M. Lavell) est rejeté.

M. CASGRAIN : Je ne prends pas la parole, pour proposer un amendement à ce bill. Je désire attirer l'attention de la Chambre sur une question dont la gravité, je suis sûr, ne vous échappera pas ; et si vous décidez, M. l'Orateur, que je n'observe pas le règlement, je proposerais que le comité s'ajourne et rende compte de ses délibérations. Les résolutions relatives aux chemin de fer National Transcontinental ont été présentées en cette Chambre le 5 avril dernier, par le très honorable premier ministre. Ces résolutions ont été appuyées par l'honorable ministre de l'Intérieur, et depuis elles ont été continuellement en dis-

cussion. A maintes reprises, à la suite de discours prononcés par les honorables députés de la gauche, ces honorables messieurs de la droite ont cru qu'il était de leur devoir de tenter de réfuter les arguments que nous avions cherché à faire valoir. Mais, M. l'Orateur, le ministre des Chemins de fer n'a pas encore cru bon jusqu'ici de nous dire ce qu'il pensait de ce projet. Il est vrai que son nom apparaît au bas du contrat, mais c'est tout, et depuis qu'il a rempli cette formalité il n'a pas donné signe de vie.

Même, chaque fois que ce bill est en discussion, l'honorable ministre trouve toujours une occasion de sortir de cette Chambre. Je regrette qu'il ne soit pas aujourd'hui à son siège, et j'espère bien qu'on trouvera moyen de l'avertir, parce que, bien que mes paroles ne peuvent pas avoir la signification d'une attaque personnelle, je n'aime pas à m'en prendre à lui en son absence, quand ce serait en sa qualité officielle. C'est l'honorable ministre de la Justice qui a eu pour ainsi dire presque entièrement à sa charge la défense de cette mesure. Je reconnais qu'il a fait tout son possible pour faire valoir les mérites de ce bill, et j'admets volontiers qu'il est bon que les divers amendements que nous avons soumis aient le bénéfice de ses hautes connaissances légales. De temps à autre, le ministre des Finances et le premier ministre sont intervenus dans la discussion, mais, je le répète, tout le poids de la défense est tombé sur les épaules de mon honorable et savant ami le ministre de la Justice. Cependant, en dehors des questions de droit se rattachant à ce bill, en dehors de l'effet que peuvent avoir certaines clauses de ce contrat au point de vue légal, il reste aussi à considérer une question qui intéresse de très près le département des chemins de fer et cette question se rattache à la ligne générale de conduite qu'entend suivre le gouvernement au sujet de ce chemin de fer, et qui est exposée dans ce contrat.

S'il y a quelqu'un en cette Chambre à qui doit être dévolu le rôle d'exposer et de défendre la politique du gouvernement à cet égard, c'est bien le ministre des Chemins de fer et Canaux. Le gouvernement peut nous répliquer qu'il a le droit de conduire les affaires du pays comme il le juge à propos, et de désigner à la charge de nous répondre tout ministre qu'il lui plaira. J'admets tout cela jusqu'à un certain point, mais il y a des limites à cette latitude, et ces limites sont prescrites par l'usage constitutionnel et les circonstances de chaque cas. Le cabinet est divisé en plusieurs départements, et cette division, loin d'être assujettie aux fantaisies du gouvernement, repose au contraire sur certains principes. J'ai pris la peine de consulter quelques autorités sur cette question, que je considère des plus importantes et comme intéressant la responsabilité constitutionnelle du gouvernement envers cette Chambre et ce pays. Parlant de l'origine et du développement des méthodes constitutionnelles anglaises, lord Macaulay a dit dans son Histoire d'Angleterre :

Le ministère est nommé par la Couronne, mais il comprend exclusivement des hommes d'Etat dont les opinions, sur les questions les plus pressantes dans le moment, concordent, sur les points principaux, avec les opinions de la majorité de la Chambre des communes. Les grands départements de l'administration sont distribués parmi les membres de ce comité, et chaque ministre conduit les affaires ordinaires de son bureau sans en référer à ses collègues.

Parlant du même sujet, John Stewart Mills dit, dans ses " Considérations sur le Gouvernement Représentatif " :

En règle générale, toute fonction exécutive, soit supérieure ou subordonnée, devrait être dévolue à un individu en particulier. Quand quelqu'un fait une chose, ou néglige de faire une certaine chose, cela devrait pouvoir être immédiatement constaté par chacun. La responsabilité est nulle, quand on ignore qui doit être responsable. Même, quand cette responsabilité est réelle, on ne saurait la diviser sans l'affaiblir. Pour que cette responsabilité soit au plus haut point effective, les félicitations dans le bien, comme le blâme dans le tort, ne devraient pouvoir s'adresser qu'à une seule et même personne.

La règle suivante est donnée par Todd, dans son " Gouvernement Parlementaire ":

Parmi les réformes tout récemment effectuées dans les services publics de la Grande-Bretagne, il en est une qui mérite une mention spéciale. Il s'agit de la substitution générale des responsabilité rassemblées entre les mains d'un ministre de la couronne, aux pouvoirs mal définis et irresponsables dévolus à des commissions. L'habitude était, autrefois, dans la plupart des bureaux publics, de déléguer le pouvoir suprême à un conseil, composé de plusieurs membres, tous nominalement du même rang, et qui, en leur capacité collective, se réunissaient à intervalles fixes pour expédier les affaires du département. Le conseil de la Trésorerie, le conseil de l'Amirauté, le conseil du Commerce et des Colonies, le conseil de l'Inde, le conseil de l'Artillerie, le conseil des Travaux publics, ont tous été constitués à l'origine sur ce principe. Graduellement, cependant, le président, ou le président-suppléant, prit l'habitude d'expédier les affaires ordinaires de son département, en ne convoquant ses collègues qu'à de rares et extraordianires occasions. Mais bien que, la plupart du temps, les dehors de ces commissions soient préservés, la pratique des choses du gouvernement a engagé les hommes d'Etat, avec une unanimité fort remarquable, à condamner ces conseils, en tant qu'instruments de l'Exécutif, en invoquant pour prétexte qu'elles détruisaient la responsabilité personnelle sans offrir le moindre avantage équivalent.

Il s'en est suivi qu'à l'exception de l'Amirauté tous les conseils ci-dessus énumérés ont pour ainsi dire cessé d'exister. Le conseil de la Trésorerie ne se réunit jamais, excepté pour certaines formalités ou affaires extraordinaires, les fonctions de ce conseil étant remplies par le ministre des Finaces, avec l'aide de ses collègues et assistants du Trésor. Les affaires du conseil du Commerce sont traitées par son président et son secrétaire. Le conseil de l'Artillerie a été aboli, et ses pouvoirs ont été transférés

au département du nouveau ministre de la Guerre. Le conseil des Indes a aussi cessé d'exister, depuis la nomination d'un secrétaire d'Etat pour les Indes. Ce fonctionnaire est, il est vrai, assisté d'un bureau permanent, composé d'hommes qui ont une connaissances locale des affaires des Indes, et qui possèdent certains pouvoirs spécialement définis ; mais le secrétaire est investi de l'autorité suprême, et est personnellement responsable pour tout ce qui se rattache au gouvernement des Indes.

Ces citations démontrent que, en s'en tenant aux principes primordiaux de la constitution britannique, il doit y avoir dans chaque département d'Etat un chef responsable au souverain, à la Chambre des communes et au peuple. Les mêmes règles et principes existent au Canada depuis nombre d'années. Cet état de choses est de règle à un tel point en Angleterre, que bien qu'il ne devrait pas probablement y avoir qu'un seul secrétaire d'Etat il y en a cinq, et ce n'est qu'en certains cas urgents que l'un de ces secrétaires pourra en remplacer un autre. Todd dit encore, dans son " Gouvernement Parlementaire " :

Pour ce qui est du secrétariat, des changements de fonctions sont aisément répartis. Au point de vue constitutionnel, il n'y a qu'un seul secrétaire d'Etat, et bien que ce département soit maintenant divisé en cinq services bien distincts, les fonctions de l'un des secrétaires peuvent, au besoin, être remplies par un autre.

Todd dit encore, dans son " Gouvernement Parlementaire dans les colonies britanniques " :

L'habitude est d'assigner à chacun de ces ministres responsables la charge d'un département distinct de l'Etat, de façon à mettre tout le service public sous la direction et la gestion de chefs responsables, qui possèdent la confiance de l'assemblée des représentants.

Je le répète, ce n'est pas à plaisir que cette division de pouvoirs a été établie entre les différents départements d'Etat. On avait en vue un certain objet. Dans les citations que j'ai données, il y a trois idées prédominantes. Les hommes d'Etat qui constituent le gouvernement doivent s'accorder, dans le fond, sur les grandes questions du jour, mais, en dehors de cette responsabilité collective, chaque membre du cabinet devra avoir une responsabilité distincte et individuelle. Le gouvernement doit non seulement posséder la confiance de la Chambre, mais chaque ministre doit aussi individuellement jouir de cette confiance. Ce que cette Chambre et le pays ont le droit de savoir, c'est si les membres du gouvernement sont parfaitement d'accord sur cet important projet. L'année dernière, quand cette question a été soumise à la Chambre, on nous a informé que l'ex-ministre des Chemins de fer, M. Blair, avait donné sa démission parce qu'il ne partageait pas là-dessus l'avis de ses collègues. Il semble, cependant, qu'on lui ait alors demandé de continuer à garder son portefeuille et de permettre à l'un de ses collègues de présenter à sa place un bill et la résolution à la Chambre.

M. Blair répondit alors avec beaucoup d'à-propos : " Je ne puis pas faire cela ; si je ne suis pas d'accord avec mes collègues, surtout quand il s'agit d'une quesion aussi importante que celle-ci, mon seul devoir est de donner ma démission." N'est-il pas possible, M l'Orateur, que ce qui s'est passé l'année dernière se passe encore cette année, mais cette fois sans que la chose soit autant à l'honneur du ministre actuel des Chemins de fer ? L'honorable ministre, il est vrai, a signé le contrat en y mettant son nom tout au long, Henry Robert Emmerson. Mais a-t-il donné sa signature en échange d'un portefeuille, pour le prestige et l'influence attachés à la situation d'un ministre, ou même pour le traitement qu'on accorde à ces hauts fonctionnaires de l'Etat.

Est-ce un fait que, bien qu'il ait signé le contrat pour la considération que j'ai mentionnée, il a consenti à rester muet en cette Chambre—ou plutôt à n'y pas rester du tout, mais à quitter la Chambre chaque fois que la question est soumise à la discussion—afin de pouvoir aller devant ses commettants, ou devant les gens du Nouveau-Brunswick, ou devant les gens de Saint-Jean où il a essuyé une défaite il n'y a pas longtemps, et de pouvoir leur dire : Il est vrai que le gouvernement dont je suis l'un des membres soumet ce programme au pays, mais je n'en suis pas personnellement responsable, et vous chercheriez vainement dans les pages des Débats pour y trouver une seule ligne indiquant que je me suis levé dans la Chambre pour défendre ce programme ? J'ignore si c'est là la situation ; mais il me semble que nous avons le droit d'entendre de la propre bouche de l'honorable ministre une déclaration à l'effet qu'il est d'accord avec ses collègues en ce qui concerne ce programme, qu'il veut imposer au pays l'énorme dépense qui en résultera. Naturellement, le cabinet est responsable dans son ensemble, et chacun de ses membres est responsable de cette mesure à la Chambre et au pays ; mais je dis que le pays a le droit de décerner l'éloge ou le blâme au sujet de ce programme, plus particulièrement au membre du gouvernement dont le ministère est le plus intéressé dans ce programme. Jetons un regard sur l'histoire du pays. Qu'est-il arivé lorsque les résolutions du chemin de fer Canadien du Pacifique ont été soumises en 1880-81 ? Si les honorables députés veulent consulter le premier volume de cette session, ils constateront que ces résolutions ont été présentées le 14 décembre 1880 par sir Charles Tupper, qui était alors ministre des Travaux publics, ayant dans son ministère les chemins de fer et canaux, car on n'avait pas encore établi un ministère des Chemins de fer et Canaux. Supposons que sir John A. Macdonald, alors premier ministre, ait dit à sir Charles Tupper : Ceci est un bill qui appartient au ministère dont vous êtes le chef, mais je vais moi-même le soumettre à la Chambre ; suppo-

sons que le ministre de la Justice d'alors eut dit qu'il proposerait ces résolutions à la Chambre. Connaissant sir Charles Tupper comme je le connais, je suis certain qu'il aurait dit : Vous n'avez aucune confiance en mes aptitudes et vous craignez que je ne puisse proposer ces résolutions ni les défendre. Et je crois qu'il aurait trouvé là une raison suffisante pour quitter le gouvernement du jour. Non seulement il a présenté les résolutions, mais il a pris sur lui tout le fardeau du débat. Ce hansard est rempli des discours prononcés par lui à cette époque. C'est lui qui a essuyé le feu de la bataille ; c'est lui qui a reçu toutes les injures de la part de ses adversaires, lorsqu'ils ont dit que le chemin de fer Canadien du Pacifique était une entreprise qui conduirait le pays à la banqueroute. Et aujourd'hui, c'est lui qui a le mérite, la gloire, puis-je dire, d'avoir fait adopter en cette Chambre une mesure qui a tant fait pour développer notre pays et assurer sa grandeur. Lorsque les résolutions relatives au chemin de fer du Yukon ont été déposées, ce n'est ni le premier ministre, ni le ministre de la Justice, ni le ministre de l'Intérieur qui les a présentées. Le gouvernement avait alors un homme fort à la tête du ministère des Chemins de fer et Canaux, l'honorable M. Blair, et c'est celui-ci qui a présenté les résolutions en cette Chambre. Et lorsque le prolongement du chemin de fer Intercolonial a été proposé, c'est encore M. Blair qui s'est chargé du bill et qui l'a défendu en cette Chambre. C'est la première fois qu'une semblable proposition est soumise à cette Chambre sans être soutenue à travers toutes les phases du débat par un ministre au ministère duquel la question appartenait de droit. Qu'il me soit permis de poser la question suivante : Supposons qu'une mesure importante, relevant du ministère du directeur général des Postes (sir William Mulock), eût été soumise à cette Chambre, quelqu'un supposera-t-il que cet honorable ministre se fut tenu à l'écart et eût permis à es collègues le ministre de la Justice ou le ministre des Finances de la présenter et de de la faire adopter ? Supposons que quelque question d'importance relevant du ministère de la Justice dut être présentée à la Chambre, quelqu'un supposera-t-il que mon honorable et savant ami .l'honorable M. Fitzpatrick) permettrait à quelqu'un de s'en charger——

L'honorable M. FITZPATRICK : Pourquoi pas ?

M. CASGRAIN : Parce que je crois que mon honorable ami a trop de respect pour lui-même pour permettre à un autre de se charger d'un bill se rapportant à une question relative à son ministère. Je puis comprendre que lorsqu'il s'agissait d'inaugurer ce programme, considéré comme un grand programme important par les honorables membres de la droite, il y avait une certaine raison pour que le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) se chargeât de le présenter à la Chambre, vu qu'il était alors virtuellement privé des services de son ministre des Chemins de fer et Canaux, M. Blair qui, étant alors à la tête du ministère des Chemins de fer et Canaux, ne pouvait l'approuver. Mais maintenant qu'il a un ministre des Chemins de fer Canaux et maintenant que son programme a été inauguré et qu'il est tout simplement question d'une proposition pour modifier la convention, je dis qu'il est étrange qu'ele se trouve entre les mains de tous les membres du cabinet à l'exception du ministre des Chemins de fer et Canaux. Cela paraît étrange non seulement aux yeux des membres de la gauche, mais aussi aux yeux des membres de la droite que, lorsque cette mesure est discutée, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Emmerson) non seulement n'a rien à dire, mais sort de la Chambre, pour ainsi dire, et s'en lave les mains, traitant ainsi la Chambre avec peu de courtoisie et certainement pas avec la déférence qui lui est due. Je dis que le ministre des Chemins de fer et Canaux, par sa conduite, a perdu, jusqu'à un certain point, la confiance de la Chambre et du pays. Pourquoi n'est-il pas ici pour défendre ce projet ? S'il n'est pas en désaccord avec ses collègues sur ce sujet, je crains qu'il ne fasse croire à la Chambre, qu'il ne fasse croire à ceux qui siègent autour de lui, qu'il ne fasse croire à la gauche en cette Chambre et au pays qu'il ne peut défendre cette proposition devant la Chambre, qu'il n'a pas assez de talent pour le faire. Je regretterais de voir les honorables députés en arriver à cette conclusion, mais c'est une conclusion qui doit nécessairement s'imposer à l'esprit des honorables membres de cette Chambre. S'il en est ainsi, il a perdu cette confiance individuelle que chaque membre du gouvernement devrait avoir de la part de ses collègues en cette Chambre. Pour ces raisons, j'ai cru qu'il était convenable d'attirer l'attention de la Chambre et du pays sur une question qui est d'une importance très sérieuse, vu les conséquences qui pourraient en résulter plus tard.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami (M. Casgrain) ayant apparemment parlé sérieusement de cette question, je crois devoir, par courtoisie, lui répondre— bien que l'on puisse me permettre de dire, dès le début, que je ne crois pas qu'il y ait rien de bien sérieux dans la prétention qu'il a émise devant le comité ou dans la critique qu'il a dirigée contre le ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Emmerson). Il est bien vrai que le gouvernement est divisé en plusieurs ministères à la tête de chacun desquels se trouve un ministre responsable à ses collègues du fonctionnement de ce ministère, d'abord, parce que lui et ses collègues sont responsables au parlement. Ceci s'applique principalement à l'administration des ministères, mais cela ne peut s'appliquer de la même manière à la législation. Nul membre du cabinet, à la tête d'un ministère, ne peut

prendre sur lui de déposer un projet de loi, à moins d'avoir reçu l'adhésion de tout le cabinet à ce sujet.

En fait d'administration, naturellement, il fait beaucoup de choses sous sa propre responsabilité. A ce sujet, le ministre a droit au mérite ou au blâme que comportent ses actes. Tel est le sens de l'autorité citée par l'honorable député. En matière de législation, lorsqu'un bill est présenté par un membre du gouvernement, que cela soit d'une nature purement administrative ou autrement, ces questions sont toujours discutées dans le conseil avant d'être soumises au parlement. En pareil cas, je voudrais bien savoir si, lorsqu'un bill est déposé, il n'appartient pas exclusivement au gouvernement de décider quel est le ministre qui exposera et défendra la proposition devant le parlement ? J'appellerai l'attention sur le fait qu'il y a une différence entre le système anglais et le système canadien dans la manière d'administrer les affaires du pays. Un ministre anglais a, beaucoup plus qu'un ministre canadien, le pouvoir d'engager la responsabilité du gouvernement en fait d'administration. En Angleterre, les réunions du cabinet sont très rares ; il peut s'écouler des mois et des mois sans qu'il y ait une seule réunion du cabinet, et la besogne du gouvernement est expédiée en grande partie sous la responsabilité individuelle des ministres. Mais d'après notre système canadien, d'après la pratique, non seulement du gouvernement actuel, mais de tous les gouvernements précédents, les réunions du cabinet sont fréquentes et le cabinet est consulté par chacun de ses membres sur des questions purement administratives, et cela très souvent. Il arrive généralement que lorsqu'un bill est déposé, il est présenté par le ministre du département dont le projet de loi relève. Ce projet de loi aurait dû naturellement être présenté l'an dernier par le ministre des Chemins de fer et Canaux. Malheureusement, le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) n'adhérait pas au programme de ses collègues ; il se retira subitement et je dus me charger de cette proposition, ce que j'ai fait, naturellement, de mon mieux. Si mon honorable ami (M. Blair) eut, sur cette question, partagé les vues de ses collègues, s'il eut adhéré au programme qui avait été accepté par le cabinet, naturellement, c'est lui qui aurait présenté ce projet de loi. Il n'y a pas adhéré et je viens de donner la raison pour laquelle je me suis chargé de la tâche. Cette année, je m'en suis encore chargé. Et pourquoi ? La raison en est très évidente. M. Blair s'était retiré du cabinet. Il nous fallait choisir un successeur et nous avons nommé M. Emmerson, le ministre actuel des Chemins de fer et Canaux. Nous l'avons nommé à la veille de l'ouverture de la session. Je demanderai à mes honorables amis de l'opposition s'ils croient qu'ils se sont montrés justes et équitables envers le ministre des Chemins de fer et Canaux dans la critique qu'ils ont faite de cet honorable ministre ? Croient-ils qu'il soit extraordinaire qu'à l'ouverture de la session, lorsqu'il venait d'assumer la charge de son ministère, l'un des plus importants, le plus important peut-être sous un grand nombre de rapports, de tous les ministères, le ministre n'ait pas pris en mains le projet de loi, qui était tout simplement un amendement au projet primitif, à la préparation duquel il n'avait pas participé et dont il n'avait pas étudié les détails comme nous l'avons fait ? Est-ce que mon honorable ami (M. Casgrain) croit qu'il eut été juste envers le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Emmerson) de lui demander de soutenir ce projet de loi devant la Chambre ? Naturellement, l'honorable ministre (M. Emmerson) approuvait la politique de ses collègues ; il connaissait assez la mesure pour l'accepter dans son ensemble ; mais pour la défendre contre les critiques très minutieuses de mes honorables amis de la gauche, il aurait fallu plus de temps qu'il ne pouvait y consacrer.

Je suis certain que mon honorable ami (M. Casgrain) admettra que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Emmerson), en se chargeant, à la veille même de la session, de l'un des plus grands et des plus importants ministères du gouvernement, avait besoin de beaucoup de temps et de beaucoup de travail pour se préparer aux travaux de la session, pour arrêter ses prévisions budgétaires, pour administrer son département et pour gérer l'Intercolonial. Dans ces circonstances, j'ai dit à l'honorable ministre (M. Emmerson) que je me chargerais moi-même de soutenir le projet. Voilà la raison pour laquelle le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Emmerson) ne s'est pas chargé de ce bill, comme il l'eut fait dans d'autres circonstances où il eut considéré comme étant de son devoir de le faire, tout comme ses collègues eussent considéré comme étant de leur devoir de lui en laisser la charge. Voilà tout ce qu'il y a au sujet de cette affaire, et assurément il n'y a rien là contre quoi l'on puisse trouver à redire. Il n'y a surtout rien à reprocher à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Emmerson). Je demanderai aux honorables membres de la gauche de se rappeler tout simplement que le ministère des Chemins de fer et Canaux étant aussi considérable qu'il l'est, ayant les canaux, l'Intercolonial et l'administration générale du département, nécessite beaucoup de travail. Il faut se mettre au courant d'une foule de détails, et le ministre qui s'en est chargé la veille même de l'ouverture de la session ne pouvait être tenu de se charger de tout ce travail et de se charger en même temps de la défense du projet ministériel.

Je ne commenterai pas les observations faites par mon honorable ami de Montmorency (M. Casgrain), il y a un instant, insinuant que le ministre n'est pas d'accord avec ses collègues sur cette question. Si le ministre actuel n'était pas d'acord avec nous, il au-

Sir WILFRID LAURIER.

rait fait ce qu'a fait un ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Il aurait démissionné ou n'aurait pas accepté son portefeuille.

M. R. L. BORDEN : Mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) admet certainement, dans les remarques qu'il vient de faire, que l'absence continuelle et le silence perpétuel du ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Emmerson) provoque la critique, et il s'est efforcé de faire la meilleure défense possible dans les circonstances. L'une des raisons qu'il invoque est que le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas le temps de s'occuper de cette affaire. Eh bien ! mon honorable ami le ministre des Finances (M. Fielding) a un ministère qui lui donne beaucoup à faire, et il prend une part très active aux travaux de cette Chambre, une part aussi active, à mon avis, que n'importe quel honorable membre de la droite, et il a pu défendre ce projet, tandis que son collègue le ministre des Chemins de fer et Canaux, celui qui aurait dû, à notre avis, soutenir le projet du gouvernement, a non seulement été absent presque continuellement, mais, lorsqu'il était ici, il n'a pas dit un seul mot ni manifesté le moindre intérêt en ce qui concerne ce bill. excepté en applaudissant sobrement aux remarques de quelque honorable député assis derrière lui. Il a laissé le bill aux soins du premier ministre, et plus spécialement, durant la phase de la délibération en comité. aux mains du ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick). Ces honorables ministres ont tous deux d'importants devoirs à remplir comme ministres de la couronne, et cependant ces devoirs ne les ont pas empêchés de venir ici et de prendre part à la discussion. Le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Emmerson) est encore novice dans l'exercice de ses devoirs, nous admettons cela. L'an dernier le ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Fielding) était novice dans l'exercice des devoirs de ce ministère, mais cela ne l'a pas empêché d'administrer ce ministère en même temps que le sien jusqu'à peu de temps avant le commencement de cette session. Je ne crois pas que l'excuse donnée par le très honorable ministre (sir Wilfrid Laurier) soit une excuse valable contre l'ensemble des remarques de mon honorable ami de Montmorency (M. Casgrain), car il est certain que si nous devions admettre pour les fins de la discussion, et pour les fins de la discussion seulement, que les devoirs du ministère des Chemins de fer et Canaux sont trop onéreux pour permettre au ministre de venir ici et de se charger de ce bill, cependant ces devoirs ne sont assurément pas assez onéreux pour l'empêcher de venir en cette Chambre, de donner son opinion au sujet de ce bill, et d'apporter ce concours que lui seul, de tous les membres du cabinet, pourrait donner. Il a dans son ministère un grand nombre d'experts, d'hommes entraînés, bien au courant des affaires de chemins de de fer et ces hommes pourraient donner à cette Chambre un concours précieux, par l'entremise du ministre, si celui-ci jugeait à propos de venir ici et de manifester quelque intérêt dans la discussion. Au moment actuel, la Chambre ne reçoit pas la moindre assistance de la part du ministère des Chemins de fer et Canaux, parce que le ministre chargé de ce département n'est pas dans le comité lorsqu'on est à discuter cette proposition. Si le ministre des Chemins de fer et Canaux était ici, s'il s'intéressait au bill—quand même il n'en prendrait pas la charge—comme nous pourrions à bon droit l'exiger, s'il discutait le bill et s'il prêtait son appui aux honorables membres de la gauche ainsi qu'aux honorables membres de la droite, en leur faisant part de son opinion comme ministre des Chemins de fer et Canaux, s'il pouvait donner à la Chambre les renseignements qui se trouvent dans son ministère, il rendrait certainement service non seulement au parlement mais aussi au pays. Je suppose que le gouvernement, en confiant cet important portefeuille à cet honorable ministre, a cru que celui-ci avait quelque titre spécial ou quelques aptitudes particulières à remplir les devoirs de cette haute position.

Ceci doit être posé comme prémisses en l'espèce, et il s'ensuit logiquement que nous devrions pouvoir, dans le débat, bénéficier de ces aptitudes et des ces qualités, et que nous devrions avoir aussi l'avantage des connaissances des fonctionnaires de son ministère, lesquelles auraient dû être communiquées par l'entremise du ministre des Chemins de fer et Canaux à ce comité sur un grand nombre de points importants que nous avons discutés. Il me semble donc que mon très honorable ami n'a pas défendu très habilement l'attitude de son ministre des Chemins de fer et Canaux. Pourquoi ce dernier n'était-il pas ici cet après-midi lorsque l'on a discuté cet important amendement que le comité a rejeté? Pourquoi n'était-il pas devant le comité lorsque nous avons discuté hier l'important amendement au moyen duquel on a cherché à restreindre le délai pour l'achèvement de la section des prairies de la division de l'ouest? Sur ce point, entre tous ceux qui ont été discutés au sujet de ce bill, l'opinion éclairée des employés du ministère des Chemins de fer et Canaux, l'opinion éclairée du sous-ministre des Chemins de fer et Canaux auraient été importantes. Nous n'avons pu tirer parti de ces opinions parce que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas jugé à propos d'honorer la Chambre de sa présence pendant que l'on discutait ces importantes questions.

Le très honorable ministre a comparé notre système d'administration des affaires publiques au système anglais, mais il nous a toujours semblé que l'une des choses dont s'enorgueillit le plus le très honorable ministre, c'est qu'il cherche à rapprocher le plus possible notre système de gouvernement du système du gouvernement anglais, et qu'il veut donner individuellement aux ministres dans chaque dé-

partement beaucoup plus de liberté d'action qu'ils n'en ont jamais eu avant son arrivée au pouvoir en 1896. Telle est l'impression qui nous est restée des déclarations faites par le très honorable ministre. Malgré cela, nous constatons que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, au lieu de prendre à la discussion cette part que nous comptions lui voir prendre, ne s'occupe pas du tout de ce bill et traite cette mesure comme si elle ne le regardait pas personnellement, comme s'il n'avait aucune responsabilité comme ministre de la Couronne au sujet de ce bill, car, j'oserai dire que, sur les treize ou quatorze ministres qui ont des portefeuilles dans le cabinet actuel, pas un n'a été absent d'une façon aussi persistante et aussi notoire durant la discussion de ce bill que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. Dans ces circonstances, je crois que nous devrions avoir une explication meilleure que celle que mon très honorable ami nous a donnée, de la part de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux lui-même, dont je regrette spécialement l'absence cet après-midi, sur la raison pour laquelle, après avoir signé le contrat en qualité de ministre chargé de ce bill, il n'a pas jugé à propos de prendre la moindre part à cette discussion, du commencement à la fin, depuis que le projet a été déposé. S'il ne devait pas, en sa qualité de ministre des Chemins de fer et Canaux, prendre en charge la défense de ce projet, pourquoi mon très honorable ami lui a-t-il demandé de signer ce contrat amendé, en qualité de ministre des Chemins de fer et Canaux ? Si mon très honorable ami ou mon honorable ami le ministre des Finances (M. Fielding), ou mon honorable ami le ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) devaient prendre charge de ce bill et devaient être considérés comme en étant plus spécialement responsables, bien qu'ils fussent chargés d'autres ministères, pourquoi l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a-t-il été choisi pour représenter le gouvernement lorsque cette convention modifiée a été signée au nom du gouvernement ? Si l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a été mis de l'avant alors, on serait du moins porté à croire qu'il devrait considérer comme étant de son devoir de venir en cette Chambre donner quelques explications des raisons qui l'ont porté à signer ce contrat supplémentaire et à s'engager personnellement en ce qui concerne la mise à exécution de ce programme. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas été muet en dehors de cette Chambre. Nous voyons de temps à autres dans les journaux du pays de prétendus entretiens qu'il aurait eus avec des journalistes au sujet d'affaires importantes relatives au ministère des Chemins de fer et Canaux. J'ai maintenant sous la main un de ces compte rendus, mais il a été singulièrement muet en cette Chambre et il s'est absenté d'une façon fort étrange de cette Chambre. Je répète que je ne crois pas qu'un spectacle de ce genre ait jamais été donné dans un parlement quelconque depuis que le gouvernement responsable a atteint son plein développement dans les pays anglophones du monde entier.

M. JABEL ROBINSON : M. le président, je crois qu'il est du devoir de quelqu'un d'entre nous d'envoyer un page au bureau du ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Emmerson) pour l'avertir qu'il a été mis en accusation. J'ignore à qui ce devoir incombe. Je ne crois pas que ce soit à moi, mais je crois que le devoir incombe à quelqu'un de lui envoyer un mot. S'il n'y a rien autre chose qui soit dans le moment soumis au comité, j'aimerais à proposer un amendement. Un grand nombre d'amendements ont été proposés au sujet de cette question. Quelle que soit la question actuellement soumise au comité, je crois être en possession du secret de l'absence de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. Il y a un an, si je me rappelle bien, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux était un de mes fervents disciples. Se lever en cette Chambre et me tourner le dos, voilà, peut-être, de sa part, une action dont le remords le poursuit au point qu'il n'y peut résister. Cependant, j'aimerais à le voir ici et à l'entendre nous raconter pourquoi il m'a abandonné. Comme vous le savez, M. le président, depuis que je suis en cette Chambre j'ai été un chaud partisan de la nationalisation des chemins de fer, et l'on m'informe que le ministre actuel des Chemins de fer et Canaux l'était également jusqu'à il y a quelques mois. Mais, M. le président, il a eu la bonne fortune d'être fait ministre des Chemins de fer et Canaux. Je n'ai pas eu cet avantage. Si j'eusse été créé ministre des Chemins de fer et Canaux, je puis vous dire, M. le président, que nul membre de la gauche ne se serait levé en cette Chambre pour parler contre ce contrat, si je l'avais signé et si j'eusse cru qu'il était avantageux, sans que je me fusse levé de mon siège pour le défendre. Voilà pourquoi je crois que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux devrait être ici en dépit des circonstances. Mais je ne veux juger personne. Nul doute que l'honorable ministre est obligé de voir à ses propres affaires. Nul doute que l'honorable ministre, qui est un homme très important, a d'importantes affaires à son bureau. Je suis convaincu que chaque ministre, lorsqu'il n'est pas occupé à son bureau devrait être ici. Peu importe que ce soit le ministre des Chemins de fer et Canaux ou un autre ministre, il est de son devoir d'être en cette Chambre lorsqu'il n'est pas occupé à son bureau. Je n'ai pas l'intention de sermonner qui que ce soit, mais je dis tout simplement ce que je crois être la vérité. Je ne comptais pas prendre la parole de nouveau sur cette question, mais j'espérais pou-

voir dire quelque chose qui mettrait fin à ce débat. Nous discutons depuis si longtemps et nous avons avancé si peu que je crois que nous devrions faire un effort pour mettre fin à ce débat. Lors du dernier vote qui a eu lieu en cette Chambre, le gouvernement a eu une majorité de quarante-cinq ou à peu près. Il peut appeler ses partisans chaque fois que la mise aux voix est demandée, et il peut obtenir la majorité. Alors à quoi bon rester ici ? Si vous n'étiez ici que pour représenter des collèges électoraux, il en serait autrement, mais certains honorables députés ne sont ici que pour voter et rien autre chose. Je suis ici dans un but différent. Je vais lire cet amendement et je le proposerai lors de la troisième lecture :

Après l'expiration de dix ans à partir de la date où le contrat du Grand-Tronc-Pacifique aura été signé, que le chemin de fer soit achevé ou non, il sera loisible au gouvernement fédéral d'exproprier ledit chemin de fer et tous ses embranchements, en payant au Grand-Tronc-Pacifique tous les deniers dépensés par lui, et de résilier le bail relatif à la section de l'est.

Ceci est très court. Il n'y a là rien d'ambigu. Je crois que c'est là précisément ce qu'il faut au pays. Plusieurs d'entre nous vivront assez vieux pour voir fonctionner le régime de la propriété publique des chemins de fer. Préparons les voies dans ce sens. Si mon amendement est régulier, je vais le présenter et clore mon discours.

M. GANONG : Nous pouvons toujours être certains que lorsque le premier ministre parle, il nous fait un discours agréable sinon logique.

Quelques-unes des propositions émises cet après-midi par le très honorable ministre, seraient vraiment intéressantes si elles étaient appliquées. Il serait vraiment intéressant d'entendre le ministre de la Marine nous expliquer comment on procède à l'engraissement des poulets ; et il serait également intéressant d'entendre le ministre de l'Agriculture nous dire comment tuer les chiens de mer. Voilà ce à quoi se réduit la prétention du premier ministre, si elle veut dire quelque chose. Il a déclaré que le pseudo-ministre des Chemins de fer est parfaitement d'accord avec le gouvernement au sujet de ce projet du Grand-Tronc-Pacifique. Cela se peut, mais s'il en est ainsi, il y a eu conversion ; il adore d'autres dieux que ceux qu'il adorait il n'y a pas longtemps. Jusqu'à une récente visite que j'ai faite au Nouveau-Brunswick, je n'avais pas l'intention de parler au sujet de ce contrat modifié, lequel, dans chaque ligne, donne de nouveaux avantages au Grand Tronc et impose au pays des conditions plus onéreuses et plus coûteuses. D'un bout à l'autre du contrat, nous sommes livrés à la tendre merci de la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc. Depuis ma visite au Nouveau-Brunswick, je me suis figuré que je pourrais trouver le ministre des Chemin de fer ici. Vous ne pouvez traverser cette région sans que conservateurs et libéraux vous posent une foule de questions : Qu'est devenu Emmerson ? Est-il encore ministre des Chemins de fer ? Est-il allé faire un voyage d'affaires, achetant des voies ferrées avec un garde-du-corps faisant l'xercice et s'apprêtant à défendre ses acquisitions ? Ou bien, est-il encore aux Chutes Niagara banquettant avec l'aristocratie britannique ? La question est de savoir si le Nouveau-Brunswick a réellement un représentant dans le cabinet, et si ce prétendu ministre des Chemins de fer est réellement aujourd'hui ministre des Chemins de fer, bien qu'il l'ait été lors de la signature du contrat. Mais nous avons eu, dans le gouvernement actuel, des cas où certains ministres des Chemins de fer n'ont pas jugé à propos de rester dans le cabinet, de sorte que les gens ont des doutes sur la question de savoir si le ministre actuel des Chemins de fer est dans le cabinet ou non. Le ministre de Chemins de fer n'est pas à son siège aujourd'hui. Il n'y a pas été durant la centième partie du temps écoulé depuis que ce grand projet a été soumis à la Chambre, projet plus important qu'aucun autre depuis le vote de la loi relative au chemin de fer Pacifique Canadien, un projet qui exigera une dépense considérable des deniers publics. Le ministre des Chemins de fer a brillé par son absence. Vous le voyez papillonner ici dans les corridors comme un jeune homme de seize ans. Vous le voyez se glisser vers son siège, rougir comme une petite pensionnaire lorsque son nom est mentionné puis s'esquiver de la salle subrepticement. C'est tout ce que vous voyez du ministre des Chemins de fer. Je ne crois pas que ce soit son extrême jeunesse qui fasse tort à l'honorable ministre. Il faut qu'il y ait derrière lui quelque autre pouvoir qui le force à agir ainsi. L'ex-ministre des Chemins de fer (M. Blair), son protecteur politique, ne se dérobait pas à son devoir, bien que cet honorable ministre ait dû accepter dans la transaction du chemin de fer du comté de Drummond, un projet avec lequel il n'avait eu rien à faire, un projet qui avait été conçu avant que M. Blair eût accepté un portefeuille dans ce gouvernement. Bien que cela ne lui allât pas, il fit bonne contenance.

Il est un autre projet que le ministre de l'Intérieur a conçu et couvé hors la connaissance de M. Blair. Il est bien vrai que celui-ci l'a appuyé plus tard, mais la défense forcée et peu convaincue qu'il fit de cette mesure la condamnait aussi formellement que les discours des membres de la gauche. Je veux parler du coup du Yukon. M. Blair n'en avait pas moins signé le contrat et il était prêt à donner les raisons de la foi qui l'animait.

Il est bien vrai que plus tard, M. Blair se trouva dans une situation aussi embarrassante que celle du pauvre homme qui, d'après

les saintes Ecritures, était tombé entre les mains des voleurs. On dépouilla l'ex-ministre des Chemins de fer des droits constitutionnels qu'il possédait et, sans le consulter, le gouvernement, dont il faisait partie, saisit la Chambre du bill du Grand-Tronc-Pacifique. M. Blair supplia ses collègues de renoncer à cette mesure. Il fit plus ; il leur adressa cette longue prière connue sous le nom de " Mémoire Blair " dont nous avons si souvent entendu parler depuis quelque temps. Il fit son possible pour les dissuader de se lancer dans cette dépense inutile et injustifiable, suivant son expression, mais toutes ses prières furent vaines. Il fit plus; non content d'avertir et de prier, il démissionna quand il vit que ses collègues ne voulaient pas renoncer à leur projet.

Nous n'avons pas encore entendu parler de la démission du ministre actuel des Chemins de fer (M. Emmerson), mais je ne serais pas surpris d'apprendre qu'elle est entre les mains de l'Orateur. Non seulement M. Blair remit son portefeuille, mais il força le gouvernement à reconnaître qu'il est la plus grande autorité au Canada en matière de chemins de fer, en le nommant président de la Commission. Il ne faut pas oublier pourtant que cette grande autorité a condamné le projet ministériel. Quoi qu'il en soit, M. Blair doit être fier du certificat de compétence que le gouvernement lui a décerné.

Que dire du ministre actuel des Chemins de fer ? Jusqu'au jour de la démission de M. Blair, il a chaleureusement appuyé son protecteur politique, l'homme qui l'a porté et maintenu au pouvoir. Quel changement s'est opéré dans son attitude ? Pourquoi ne défend-il pas, comme M. Blair, les principes qu'il a proclamés tant devant toute la Chambre que devant le comité ? Pourquoi ne déploie-t-il pas ce courage viril que les électeurs sont en droit d'attendre de leurs représentants. Où est-il aujourd'hui ? Il est où sont, d'après le député d'Annapolis (M. Wade), tous les membres de la droite, dans le troupeau qui paît sous la houlette, et vote sous la dictée du premier ministre.

Le ministre des Chemins de fer ne peut même inviter cet homme qui, trop paresseux pour dire ses prières, les avait fait imprimer et clouer à la tête de son lit et disant tous les soirs : " Seigneur, voilà quels sont mes sentiments." Le ministre des Chemins de fer n'a pas les mêmes sentiments que le député de Westmoreland, s'il faut en croire le chef du gouvernement. Le traitement de $7,000 qu'il touche aujourd'hui a bouleversé son âme. S'il voulait faire la courte prière que je viens de mentionner, il lui serait bien difficile de dire quels sentiments il afficherait à la tête de son lit. Il est très probable cependant que les sentiments que lui a inspirés son nouveau traitement remporteraient les honneurs de la journée.

Ne serait-il pas possible de décider le ministre des Chemins de fer à se tenir ici ? Je vois en ce moment un, deux, trois, quatre membres du cabinet dans cette enceinte—il y en avait sept il n'y a pas longtemps, ne pourriez-vous pas, M. l'Orateur, ordonner à ces six ministres, ayant à leur tête le chef du gouvernement, d'aller chercher leur collègue (M. Emmerson), de le forcer d'entrer et de rester a son siège pendant quelque temps. Il est vrai que vous ne pourriez peut-être pas tirer un mot de lui, à moins qu'il ne soit comme ces poupées françaises qu'on fait parler en leur pesant sur le corps. En vous servant de ce moyen vous obtiendriez peut-être quelques sons à peine articulés que vous pourriez traduire ainsi : " Papa Blair a exprimé mes sentiments." A une seconde pression, vous saisiriez sans doute les paroles suivantes : " Je dois me taire ou remettre mon portefeuille."

C'est assurément tout ce que vous pourriez tirer de lui. Il serait très intéressant pour nous de savoir par le menu comment il est entré dans le ministère des Chemins de fer. Le premier ministre nous dit que son nouveau collègue est accablé d'ouvrage. En effet, à le voir errer dans les couloirs de la Chambre, il est facile de constater que c'est un homme très occupé.

Le premier ministre nous donne une autre explication et nous dit, pour l'excuser, que son collègue vient d'entrer en fonctions. Mais à qui la faute ? On a longtemps battu les buissons pour trouver un homme disposé à accepter le portefeuille vacant. On ne savait si l'honorable député de Westmoreland était un ami sûr. Ce n'est certainement pas la faute de la Chambre ni celle du peuple si le nouveau ministre ne peut défendre son attitude. Que diable allait-il faire dans cette galère ? On l'a fait venir à Ottawa, on l'a conduit chez un tailleur, on lui a confectionné un de ces habits qui dissimule les défauts de la personne qui les porte et on lui a dit : " On jurerait que vous avez été créé et mis au monde pour être un homme d'Etat. Nous allons vous mettre au courant de votre nouvelle besogne : elle est facile et beaucoup de pauvres diables qui languissent dans des institutions de charité pourraient la remplir. Vous n'aurez qu'à signer votre nom. Venez et nous allons vous sacrer ministre des Chemins de fer et Canaux. Vous signerez tous les contrats, mais gardez-vous bien d'ouvrir la bouche."

Parlant en ce moment au nom de la province dont je suis un des représentants, je déclare que cette nomination est une insulte à la population du Nouveau-Brunswick. Depuis la confédération, cette province a toujours été représentée par des ministres capables de prendre la parole dans cette enceinte et de défendre les principes qu'ils proclamaient. Mais aujourd'hui nous avons un ministre des Chemins de fer, errant dans les couloirs de la Chambre et se cachant pour éviter de nous dire pourquoi il a signé ce contrat qui impose au pays une dépense de $150,000,000. C'est là une insulte à cette province qui a été représentée dans les conseils de la nation par les Tilley, les Foster et

par d'autres hommes distingués parfaitement capables de définir leur attitude.

Il est facile de s'imaginer la scène qui a dû se passer entre le ministre des Chemins de fer et le premier ministre. Celui-ci, dont les manières suaves et polies nous sont connues, a dû s'efforcer de persuader l'honorable député de Westmoreland qu'il était un homme d'Etat de la plus grande envergure. De deux choses l'une : ou le premier ministre a hypnotisé son nouveau collègue—ce dont je doute—ou il lui a imposé certaines conditions en lui confiant ce portefeuille. Il a dû lui tenir ce langage : " Je suis certain, Henry, que vous avez exprimé à mainte reprise, tant en cette Chambre qu'en dehors, les mêmes sentiments que Blair. A moins que vous ne vous repentiez, vous ne pouvez entrer dans mon cabinet "—" Mais les sentiments dont l'expression intempestive a brisé la carrière politique de la plus grande autorité que nous ayons au Canada en matière de chemins de fer." Quelle a été la réponse de l'honorable député de Westmoreland ? Pour $7,000, je suis prêt à me repentir de toutes les irrévérences dont je puis m'être rendu coupable envers vos dieux, Cox et Hays. Donnez-moi un portefeuille et, si vous l'exigez, je m'engage à ne plus dire un seul mot.

Suivant la belle expression de l'honorable député d'Annapolis (M. Wade), le nouveau minstre consentait à marcher comme un mouton sous la houlette de son chef. Il consentait à traverser les montagnes inexplorées du Nouveau-Brunswick et à franchir tous les marais et rivières qui se trouvent disséminés entre Québec et Winnipeg, pourvu qu'on lui donnât ces $7,000. Une chose extraordinaire, c'est le changement que la prise de possession d'un portefeuille a opéré dans l'attitude de l'honorable député de Westmoreland. Ce dernier a bravement gagné le prix de la course et nous, ses concitoyens du Nouveau-Brunswick, nous en avons été très heureux ; mais nous croyions qu'il donnerait au pays l'équivalent de ce qu'il recevait.

Il n'y a pas de doute que le premier ministre a donné de bons conseils à son nouveau collègue ; c'était son droit et son devoir. Il lui a dit sans doute : Avant de parler ou d'agir, vous pourriez prendre l'avis d'hommes plus expérimentés que moi, de l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart), par exemple. Nous savons tous que celui-ci a donné une excellente leçon à mon honorable ami (M. Emmerson) et lui a conseillé de n'y plus revenir.

C'est peut-être pour cette raison que le ministre des Chemins de fer n'a pas parlé depuis. Il a suivi à la lettre le conseil qu'il a reçu de l'honorable député de Lanark-sud. Quoi qu'il en soit, que le gouvernement n'ait pas osé permettre au nouveau ministre de parler, ou que ce dernier n'ait pas eu le courage de le faire, peu importe ; je prétends que son attitude est une insulte à la province qu'il est censé représenter.

Le nouveau ministre jouit de certains pouvoirs que nous ne pouvons passer sous silence. Je regrette de ne pas le voir à son siège, car j'aimerais lui rappeler les abus d'autorité qu'il a commis depuis qu'il est en fonctions. Il a profité de sa situation pour exercer de petites vengeances, surtout après la défaite récente qu'il a essuyée dans la circonscription électorale de Saint-Jean. Les électeurs de cette division ont passé condamnation sur le projet ministériel. L'honorable ministre n'a pas eu besoin de parler pour défendre le nouveau transcontinental ; mais pour se venger de son échec, il a destitué deux employés publics qui n'avaient pas même voté à cette élection. Depuis, il a ordonné deux ou trois destitutions à Moncton. Ces décapitations ne doivent pas trop nous surprendre cependant, car nous avons la parole du très honorable premier ministre—peut-être que ce dernier ne portait pas encore la décoration de Sa Majesté lorsqu'il a pris cet engagement—qu'aucun fonctionnaire public ne serait destitué sans enquête et sans avoir eu l'opportunité de se défendre. Ces décapitations n'en ont pas moins continué depuis et plusieurs fonctionnaires publics dont le gouvernement ne goûtait pas l'attitude indépendante, ont été congédiés.

La population du Nouveau-Brunswick sait que le ministre des Chemins de fer et Canaux ne s'est pas départi de la tactique qu'il suivait lorsqu'il était chef du gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick. C'est grâce à ces petits moyens qu'il s'est maintenu au pouvoir. Il faisait imprimer deux sortes de bulletins ; ses créatures surveillaient le scrutin et tout fonctionnaire public qui ne votait pas en faveur de ses candidats était impitoyablement destitué.

Depuis l'arrivée au pouvoir du gouvernement actuel, il est bien connu que l'on renvoie sans merci les employés de l'Intercolonial qui ne déposent pas dans l'urne électoral les bulletins que les meneurs du parti libéral leur ont fournis. Voilà le système d'intimidation que l'on a inauguré à Moncton.

A Saint-Jean, M. McKeown et ses agents se tenaient au bureau du scrutin et surveillaient le vote. Malheur au fonctionnaire public qui ne présentait pas le bulletin que lui avait été fourni par l'association libérale. Le châtiment suit le crime d'un pas boîteux, a dit quelqu'un, mais, dans le cas actuel, il ne se fit pas attendre. M. McKeown subit un écrasement dont il ne se relèvera jamais.

Nous espérons tous voir le ministre des Chemins de fer défendre le projet ministériel. Le premier ministre acceptera peut-être un avis que je lui donne en toute humilité. Qu'il fouille les rues et chemins de traverse, les corridors et les couloirs de la Chambre, qu'il remue ciel et terre afin de retrouver son collègue et qu'il nous l'amène ici pour défendre le projet ministériel qui, jusqu'ici, a été si piètrement expliqué et soutenu.

Quel plaidoyer le ministre de la Justice lui-même a-t-il présenté à l'appui de cette mesure? Il nous déclare qu'il n'est pas une

autorité en matière de chemins de fer et qu'au point de vue technique il ignore complètement la valeur de ce projet. Sous ce rapport, il en sait tout aussi long que ses collègues. Ceux-ci ont signé, il y a un an, un mémoire dans lequel ils confessaient leur ignorance de la matière, mais je n'ai pas de doute qu'ils n'en réussiront pas moins à faire entrer en ligne tous leurs partisans lorsque l'heure du vote sonnera. Les députés ministériels continueront à appuyer le gouvernement jusqu'à ce que le parfum de ces roses blanches qui fleurissent dans le nord de l'Ontario et de Québec se soit dissipé.

M. SPROULE : Nous sommes aujourd'hui témoins d'un spectacle étrange ; d'un spectacle que le pays n'a jamais vu dans le passé et qu'il ne reverra plus à l'avenir, il faut l'espérer. C'est un pitoyable spectacle, en effet, que de voir un ministre incapable ou refusant de donner, sur les affaires et les mesures qui relèvent de son département, les explications dont la Chambre a besoin pour rendre un jugement intelligent sur la question qui lui est soumise.

Aujourd'hui, le département des Chemins de fer et Canaux a une tête, mais quelle tête?

M. BENNETT : Une tête de Turc.

M. SPROULE : Le mot est bien trouvé. Nous pourrions dire aussi que nous n'avons là qu'un simple titulaire, c'est-à-dire un homme qui a le titre, les honneurs et les prérogatives attachés à des fonctions que d'autres remplissent pour lui. N'est-ce pas que sette définition s'applique bien au personnage décoratif que l'on appelle aujourd'hui le ministre des Chemins de fer et Canaux.

Pourquoi l'administration de la chose publique a-t-elle été divisée en départements ? C'est afin que le chef de chaque ministère fut responsable envers les Chambres et le pays de la direction du service qui lui était confié et put donner, toutes les fois qu'il en serait requis, des explications sur les travaux et les mesures relevant de son ressort.

Ainsi le ministre des Chemins de fer et Canaux est responsable du bon fonctionnement et de la politique de son département ; et il doit être présent pour expliquer et défendre toute mesure gouvernementale intéressant son ministère. Il est censé être plus au courant des détails de son département que tout autre membre du cabinet.

Mais nous avons aujourd'hui à la tête du département des Chemins de fer et Canaux un personnage purement décoratif, qui ne connaît pas ses devoirs et ne remplit pas les fonctions qui lui sont assignées. C'est un ministre honoraire. Il ne peut rien expliquer. ne connaît évidemment pas, par le menu, les affaires de son département. Ce n'est pas lui qui nous a fourni les quelques renseignements que nous avons reçus; ce sont d'autres ministres qui se sont acquittés de cette tâche. Lorsque nous avons une question à poser au sujet de cette mesure qui relève tout spécialement de son département, il n'est pas ici pour nous répondre. S'il faisait partie de la Chambre haute, il pourrait parfaitement se faire représenter ici par un de ses collègues. Mais il n'en est pas ainsi, l'honorable ministre est un des membres de la Chambre des députés, et cependant, au cours du débat actuel, il n'a rien fait autre chose que de briller par son absence.

Si un pareil précédent était suivi, que deviendrait l'administration des affaires publiques ? Le ministre de l'Agriculture, le ministre de la Marine et des Pêcheries, le ministre des Finances, le ministre des Douanes, le ministre du Commerce et le ministre du Revenu de l'Intérieur nous donnent les explications dont nous avons besoin sur le fonctionnement de leur département respectif. Mais si chacun de ces ministres nous fournissait ces explications par la bouche d'un de ses collègues et se déchargeait de ses responsabilités sur un membre du cabinet qui ne connaît rien des affaires du département dont les mesures sont à l'étude, que penserions-nous d'un pareil système ? Il en résulterait une inexprimable confusion et un gâchis indescriptible. Cependant lorsque nous discutons une question qui relève tout particulièrement de son département nous cherchons vainement le ministre des Chemins de fer et Canaux. Maintenant nous assistons à une véritable parodie du gouvernement constitutionnel. N'est-ce pas traiter avec le plus grand mépris le parlement et le pays ?

La force d'un gouvernement réside dans l'intelligence, l'activité, les aptitudes administratives que déploient les membres qui le composent dans la direction de leur département respectif. S'il en est ainsi, le titulaire actuel du ministère des Chemins de fer n'est certainement pas un élément de force pour le cabinet, car il n'est pas au fait et, par conséquent, il ne peut nous mettre au courant des affaires de son département. Lorsque nous demandons des renseignements qu'il devrait nous fournir, il n'est pas ici pour répondre. Comment expliquer son absence ? Comment expliquer son absence sur cette importante question? Est-ce un effet de sa pusillanimité? Est-ce que ses collègues manqueraient de confiance en lui ? Est-ce que le courage dont un ministre a besoin pour assumer devant la Chambre les responsabilités de son département lui ferait défaut? Peut-être. Je n'ose pas l'affirmer cependant. Est-ce parce que ses collègues n'auraient pas confiance en lui parce qu'il y a un an, il ne partageait pas leurs vues sur cette importante question et qu'il était favorable à la nationalisation des chemins de fer ? Est-ce que ses collègues auraient peur de lui entendre exprimer des opinions contraires aux leurs ? Ou est-ce parce qu'il ne connaît pas les affaires de son département ? Si c'est là la raison de son silence, pourquoi le gouvernement ne le relève-t-il pas et ne confie-t-il pas son portefeuille à un homme compétent ? Ses collègues craignent-ils qu'il ne puisse donner les

explications demandées et ont-ils peur d'être obligés de venir à la rescousse ? Est-ce parce que le ministre ne comprend pas l'objet de la politique que l'on poursuit ? Est-ce parce que le gouvernement craint d'être compromis par les réponses du ministre ? Qu'on nous donne la raison de son silence.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

A huit heures, la séance est reprise.

BILLS D'INTERET PARTICULIER. DELIBERATION EN COMITE.

TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 55) concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord.—(M. Davis.)

Bill (n° 60) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la rivière Chaudière.

Bill (n° 62) tendant à autoriser la Compagnie du chemin de fer de Thorold au lac Erié.—(M. German.)

Bill (n° 62) concernant la Compagnie du pont de Welland et de la Grand-Ile.

Bill (n° 71) concernant le Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, à Brockville et au Saint-Laurent.—(M. Logan.)

Bill (n° 90) tendant à autoriser la Compagnie du chemin de fer de Bessemer à Barry-Bay.—(M. Northrup.)

Bill (n° 96) tendant à autoriser la Compagnie du chemin de fer de Crawford à St. Mary.—(M. Macpherson.)

DEUXIEME LECTURE.

Bill (n° 107) tendant à autoriser la Compagnie de transport des Grands Lacs et du Nord-Ouest.—(M. German.)

Bill (n° 111) tendant à autoriser la Compagnie des tramways d'Edmonton.—(M. Oliver.)

CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

Le comité général sur le bill (n° 72) modifiant l'acte du chemin de fer National Transcontinental reprend alors le cours de ses délibérations.

M. SPROULE : Monsieur le président, lorsque la séance a été suspendue, je cherchais à trouver les raisons qui peuvent motiver l'absence du ministre des Chemins de fer. Plusieurs explications se sont présentées à mon esprit, mais après les avoir analysées, j'en suis venu à la conclusion qu'elles étaient probablement inexactes.

Le ministre des Chemins de fer ne s'absente pas par pusillanimité, car il fait généralement preuve d'un courage ordinaire. Le cabinet craint peut-être de lui voir exposer sa politique ; mais nous ne sommes pas renseignés sur ce point. A en juger par les explications que le premier ministre nous a données cet après-midi, son nouveau collègue n'est peut-être pas au courant du projet ministériel et ses réponses pourraient peut-être compromettre le gouvernement.

Le premier ministre nous a dit que son collègue venait d'entrer en fonctions et qu'il n'avait pas eu le temps de se mettre au fait des affaires de son département et des détails de cette mesure. Si la question qui nous occupe venait de surgir et d'être soumise à la Chambre, cette explication serait plausible, mais il ne faut pas oublier que pendant la dernière session dont la durée a été de sept mois et demi, la discussion de cet important projet s'est prolongée durant des semaines et des mois ; que le cabinet a eu un grand nombre de séances afin d'étudier cette mesure, et qu'il a consulté les partisans qu'il compte dans cette Chambre et leur a fourni tous les renseignements dont ils avaient besoin pour défendre sa politique. De fait, il n'est pas un membre du parlement, possédant une intelligence ordinaire des affaires, qui ne soit au courant des détails de ce projet de loi.

Au cours de la dernière session, l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) a pris une part active à la discussion de ce bill tant au comité des chemins de fer que dans la Chambre. En premier lieu, lorsqu'il fut question d'accorder une charte pour permettre au Grand Tronc de construire une ligne de North-Bay à Winnipeg, il combattit cette proposition qu'il considérait comme contraire aux intérêts des provinces maritimes et il s'est déclaré en faveur de l'extension de l'Intercoloniad jusqu'à la baie Georgienne. La première division de ce prolongement devait s'arrêter là, car il voulait que l'on utilisât la route fluviale des grands lacs. La seconde division devait partir de la tête du lac Supérieur et de là, pénétrer dans l'ouest. Au comité des chemins de fer, il fit entendre que ses vues étaient celles de M. Blair. On crut alors qu'il se faisait l'interprète de M. Blair, car celui-ci formait alors partie du cabinet, ne pouvait combattre ouvertement une mesure que le gouvernement avait peut-être mise à l'étude. L'honorable député de Westmoreland maintint cette attitude jusqu'au moment où M. Blair envoya sa démission, et il ne prononça pas un seul mot en faveur du projet actuel tant qu'on ne fit pas miroiter un portefeuille à ses yeux.

Au cours de la dernière session, dans un discours long, décousu et vide d'arguments, il s'efforça de défendre cette mesure et insista surtout sur le prolongement de cette voie ferrée jusqu'aux provinces maritimes ; mais il ne répudiera pas la politique qu'il avait prêchée au comité des chemins de fer. Est-ce que ses anciennes convictions l'empêchent aujourd'hui de louer le projet ministériel ? Ou veut-il simplement ménager son prédécesseur, l'homme qui l'a tenu sur

les fonds baptismaux de la vie politique ? Il est bien difficile de supposer qu'il ne soit pas d'accord avec ses collègues, car la solidarité ministérielle lui imposerait le devoir de remettre son portefeuille.

Est-ce que le ministre des Chemins de fer et Canaux serait disposé à faire litière de ses anciennes convictions et à garder le silence tant qu'il touchera le traitement attaché à ses fonctions? Je ne le crois pas capable d'une pareille bassesse. Quoi qu'il en soit, le gouvernement ne nous a donné aucune raison de ce mutisme obstiné.

Lorsque les membres d'un même cabinet ne sont pas d'accord, il arrive parfois que les dissidents, obéissant à je ne sais quel spécieux raisonnement, n'assistent pas aux séances de la Chambre et s'absentent durant des semaines. Pour me servir de l'expression populaire, ils se mettent en grève. Est ce que, par hasard, le ministre des Chemins de fer serait en grève? Je l'ignore ; mais son attitude est de nature à nous le faire croire.

Quoi qu'il en soit, la Chambre a le droit de savoir à quoi s'en tenir. Ses anciennes convictions le gènent peut-être? Mais il devrait savoir qu'en acceptant un portefeuille, il s'est engagé à défendre les mesures ministérielles, qu'elles soient ou non une contradiction de son passé. Je crois donc qu'il faut chercher ailleurs l'explication de sa conduite. Où la trouver? Quelque charitables que nous soyons, il nous faut en arriver à une conclusion, et je crois que la plus plausible est celle que le premier ministre nous a indiquée cet après-midi, à savoir que le nouveau chef du département des Chemins de fer ne connaît pas le premier mot de cette proposition; qu'il n'a pas encore été assez longemps dans le cabinet pour se mettre au courant d'un projet de loi qui, pendant deux sessions consécutives, a occupé l'attention de la Chambre durant des semaines et des mois. Pourtant il possède toutes les sources d'informations où peut puiser un ministre de la Couronne et il a sous ses ordres un nombreux personnel de fonctionnaires qui pourraient parfaitement le renseigner. Assurément, il pourrait se mettre au courant des détails de cette mesure et répondre aux questions qui lui sont posées. Il n'en a rien fait cependant.

J'ai donc raison de dire que nous sommes justifiables de présenter cette motion et de blâmer le gouvernement de garder dans son sein un ministre qui ne peut suivre les débats de la Chambre et qui ne peut répondre aux questions qui lui sont posées sur une matière qui relève de l'important département qu'il est censé administrer. Nous avons le droit de faire cette motion et d'appeler l'attention du pays sur le pitoyable spectacle dont nous sommes les témoins depuis plusieurs jours et sur un état de choses que nous sommes bien décidés à ne plus tolérer. Il est bon de mettre la presse et le public au courant de cette situation, afin que le peuple, lorsqu'il sera consulté, en fasse retomber la responsabilité sur le gouvernement.

M. SPROULE.

Il n'y a pas de doute que l'honorable député de Westmoreland est un très médiocre ministre, car autrement il prendrait ici la place qui lui appartient. Pourquoi confier sa défense au ministre de l'Intérieur? Pourquoi remettre entre les mains du ministre de la Justice une cause qu'il devrait plaider lui-même. Le premier ministre, le ministre des Finances, et même le ministre de l'Agriculture, si je ne me trompe, ont parlé tour à tour sur cette question ; mais le ministre des Chemins de fer n'a pas cru devoir desserrer les dents. Il est muet comme une carpe.

On dit qu'un cheval qui a un pied malade ne vaut plus rien et qu'un navire qui a dans sa coque une planche pourrie est dangereux Ainsi un faible ministre témoigne d'un faible cabinet ; et s'il faut juger le gouvernement d'après le ministre des Chemins de fer, je suis certain qu'il est condamné depuis longtemps dans l'opinion publique.

M. R. L. BORDEN : Il y a deux ou trois amendements que le gouvernement devait étudier. L'un d'entre eux est celui que l'honorable député de Grey-est a proposé au sujet de la répartition des recettes.

L'honorable M. FITZPATRICK : Comme l'a dit l'honorable ministre des Finances. nous croyons que l'Acte des chemins de fer prévoit ce cas-là. Mais, pour dissiper tous les doutes à ce sujet, nous avons l'intention de modifier la loi que je viens de mentionner afin de donner à la commission des chemins de fer une juridiction indiscutable en ces matières.

Il y a un autre amendement de l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) au sujet du pouvoir des commissaires de contrôler les taux qui pourraient être consentis. J'ai l'intention de proposer l'amendement suivant :

Nonobstant toute disposition de l'article 3 du contrat ratifié et confirmé par les présentes, aucun bail, consenti en vertu des droits et des pouvoirs conférés par les présentes, ne sera fait et passé sans avoir été au préalable approuvé par l'Exécutif. Une copie de tout bail ainsi consenti sera déposée immédiatement entre les mains du secrétaire d'Etat.

M. R. L. BORDEN : Au fond, je ne vois aucune différence entre les deux amendements.

Par conséquent, avec l'assentiment de l'honorable député de Simcœ, nous consentons à accepter la version de l'honorable ministre de la Justice, à la place de celle de mon honorable ami.

L'honorable M. FITZPATRICK : J'ai transmis l'amendement de l'honorable député de Simcœ à la personne chargée de la rédaction du bill, et je crois que la forme qu'il lui a donnée cadre mieux avec l'ensemble du bill.

L'amendement de M. Bennett est retiré et celui de l'honorable M. Fitzpatrick est adopté.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je propose d'amender le bill en y ajoutant l'article 6 (a) :

Nonobstant les stipulations de la troisième clause du traité par le présent ratifié et confirmé, nul bail ne doit être, en vertu des droits et pouvoirs y conférés, fait ou accordé tant qu'il n'aura pas été soumis à l'approbation du Gouverneur en conseil. Copie de tout pareil bail, aussitôt que celui-ci est exécuté, doit être déposé au secrétariat d'Etat du Canada.

L'amendement est adopté.

M. R. L. BORDEN : Je propose d'amender le bill en y ajoutant l'article suivant :

1. Dans le cas où des plaintes seraient faites que les conditions et stipulations mentionnées aux articles 41, 42, 43, 44 et 45 du contrat, dont une copie sert d'annexe à l'Acte concernant la construction d'un chemin de fer national à travers le continent ne sont pas convenablement remplies et observées, ces plaintes et toutes les circonstances qui s'y rattachent feront l'objet d'une enquête immédiate et d'un rapport par la commission des chemins de fer du Canada, et ce rapport ainsi que le résultat de l'enquête seront déposées incontinent devant le parlement ; ou si le parlement n'était pas en session, dans les dix jours suivant l'ouverture de la session, afin que le parlement prenne à cet égard l'initiative qu'il jugera utile.

2. Les Compagnies du Pacifique et du Grand Tronc seront régulièrement averties de ces enquêtes et auront le droit de s'y faire représenter et d'y être entendues.

L'honorable M. FITZPATRICK : Hier soir j'ai un peu discuté cette question avec l'honorable ministre des Finances et l'honorable chef de l'opposition. L'honorable ministre des Finances était d'opinion que la loi des chemins de fer permet une enquête sur ces plaintes, j'ai examiné la loi, et j'ai constaté que bien qu'elle permette une enquête, elle est muette sur la question d'un rapport et de la procédure subséquente, et je considère qu'elle devrait être amendée dans le sens de l'amendement proposé par l'honorable chef de l'opposition.

M. R. L. BORDEN : On pourrait peut-être amender la loi des chemins de fer dans ce sens, mais je crois qu'il est préférable d'avoir une disposition spéciale dans ce contrat dont tous les intéressés pourront prendre connaissance ; ce sera en même temps, un avertissement aux compagnies directement concernées ; elles sauront ainsi que le parlement peut intervenir si, pour une raison quelconque le trafic était détourné des ports canadiens, en faveur des ports américains. Pour cette raison je ne puis pas accepter la proposition de l'honorable ministre de la Justice, et je demande que mon amendement soit mis aux voix.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je crois que nous avons tous deux, le même objet en vue—obliger autant que possible le trafic à se faire par des routes canadiennes entre le lieu de production et la mer.

Nous différons d'opinion sur la portée de la loi des chemin de fer et j'ai cru opportun d'indiquer la nature des amendements que j'ai l'intention de demander à la loi des chemins de fer, pour que nous soyons plus en état de les discuter en même temps que l'amendement de mon honorable ami, lorsque le bill viendra en troisième délibération.

M. R. L. BORDEN : C'est une proposition très raisonnable. Il peut naturellement y avoir une divergence d'opinion sur un point. Par cet amendement nous demandons que ce soit le parlement qui soit chargé, à l'avenir, de régler ces questions, et sur ce point particulier du contrat, nous ne voulons pas nous contenter des rapports et des décisions de la Commission des chemins de fer.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'honorable chef de l'opposition, si je comprends bien, voudrait avoir un rapport pour éclairer la religion du parlement, qui serait l'arbitre en dernier ressort. C'est aussi ce que je voudrais. En repassant la loi des chemins de fer, j'ai constaté que les commissaires sont autorisés à instituer une enquête, mais rien ne les autorise à faire un rapport, et je considère qu'il devrait y en avoir un pour saisir le parlement de la question.

L'amendement est rejeté.

L'honorable M. FITZPATRICK. Je propose que le paragraphe suivant soit ajouté à l'article 2 :

Il est par le présent article décrété que la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc et ses directeurs sont depuis le huitième jour de mars 1904, et en vertu de la résolution adoptée par les actionnaires à la date susdite, autorisés à engager le crédit de la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc et à donner ses actions et garanties en nantissement dans le but de prélever le dépôt mentionné dans le contrat annexé.

M. R. L. BORDEN : Dans le moment, je ne vois pas d'objections sérieuses. Cependant, je me réserve le droit, si je le crois nécessaire, de discuter cet article, tel qu'amendé, lorsque le bill nous sera soumis en troisième délibération.

L'amendement est adopté.

M. R. L. BORDEN : Il y a un autre amendement dont j'ai donné avis hier soir.

L'honorable M. FITZPATRICK : J'allais justement en parler. Il est vrai qu'un avis de cet amendement nous a été donné, mais j'avoue que je n'ai pas eu le temps de l'étudier à fond depuis hier soir, et je n'ai rien à ajouter à ce que j'ai déjà dit. Si l'honorable député n'y voit pas d'objection, l'amendement peut être mis aux voix, en la manière ordinaire, mais j'aimerais à réserver mon opinion jusqu'à la troisième lecture du bill. Je ne vois rien à gagner à discuter la question à présent.

M. R. L. BORDEN : Je suis tout disposé à accepter cet arrangement. Ces questions

ne peuvent être utilement discutées en comité, que lorsque les deux côtés sont prêts. Je consens à ce que le vote soit pris et nous discuterons de nouveau, lors de la troisième lecture.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je tiens à me garder une porte de sortie.

M. R. L. BORDEN : Je propose :

Nonobstant les stipulations des contrats annexés, ou les dispositions du présent acte ou de l'acte par le présent amendé, il est par le présent arrêté et statué que, advenant le cas où le gouvernement se déterminerait à se charger de l'exploitation de la division de l'Est à l'expiration dudit bail, le gouvernement aura, pour une autre période de cinquante ans, les droits de traction et de parcours sur la division de l'Ouest ou sur toute partie quelconque de ladite division, et sur tout embranchement ou sur tous embranchements partant d'un endroit ou d'endroits quelconques de la division de l'Est, qu'il jugera nécessaire ou avantageux, aux termes et conditions dont il pourra être convenu entre le gouvernement et la compagnie du Pacifique, ou qui, au cas de désaccord à cet égard, seront au besoin établis de la manière prévue au paragraphe 24 (2) du premier contrat, lequel est présentement rendu applicable aux cas pouvant survenir aux termes de ce paragraphe.

L'amendement est rejeté.

L'honorable M. FITZPATRICK : Les honorables députés de la gauche ont-ils d'autres amendements à proposer ?

M. R. L. BORDEN : Je crois, que c'est tout.

L'article 7 est adopté.

L'article 8 est adopté.

L'article 2 est adopté.

M. R. L. BORDEN. Pourquoi l'article 2 avait-il été laissé de côté ?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Il y avait un amendement à proposer.

L'honorable M. FITZPATRICK : Il y a quelques jours l'honorable député de Dorchester, (M. Morin) a fait certaines remarques relatives à la construction du chemin. J'ai compris qu'il recommandait de faire faire le tracé du chemin, et de stipuler que les travaux commenceraient à tel et tel endroit. J'ai alors annoncé que j'ajouterais un article au bill, dans ce sens. Pour me conformer à cette promesse, je propose d'ajouter ce qui suit, comme l'article 9 du bill :

Les travaux de la construction, dans la division de l'Est du chemin de fer National Transcontinental, doivent commencer, autant que possible, simultanément à Moncton, à Québec, au point de raccordement de la division de l'Est avec l'embranchement dirigé vers le sud sur un point situé à ou près North-Bay ou Nipissing-Junction, et à Winnipeg, et ils seront poussés vers l'ouest à partir de Moncton, vers l'est et vers l'ouest à partir de Québec, vers l'est et vers l'ouest à partir du point de raccordement susdit, et vers l'est à partir de Winnipeg, de manière que la section de Winnipeg à Québec et celle de Québec à Moncton soient achevées, autant que possible, en même temps.

M. J. D. REID : Cela veut-il dire que des soumissions seront demandées immédiatement pour toutes les divisions ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Ce sont les commissaires qui concèderont les travaux, sujets, naturellement, à l'approbation du gouvernement. Mais je ne crois pas qu'il soit demandé de soumissions avant qu'on ait eu le temps de faire les explorations et les levés de plans nécessaires à la localisation de la ligne. Je considère cet article comme destiné à guider les commissaires dans la construction du chemin. Ils verront que l'intention du parlement est que les travaux sur la ligne entre Moncton et Winnipeg soient conduits de manière à ce que toutes les parties du chemin soient, autant que possible, achevées en même temps.

M. REID : C'est le désir du parlement, mais les commissaires recevront-ils aussi instruction de faire faire toutes les explorations en même temps ? Ces explorations peuvent être retardées. On pourra aussi faire faire les explorations depuis Winnipeg vers l'ouest, et commencer les travaux dans cette direction ; mais si les explorations ne sont pas faites sur la division de l'est, les travaux seront retardés et personne ne peut dire quand ils seront achevés. Est-il entendu que les explorations vont être faites immédiatement et que le chemin sera construit dans un délai raisonnable ?

L'honorable M. FITZPATRICK : L'honorable député n'ignore pas que les commissaires n'ont rien à faire avec la construction, à l'ouest de Winnipeg ; leur juridiction ne s'étend que de Wininpeg à Moncton.

M. BARKER : J'aimerais à savoir ce que le ministre de la Justice entend par cette addition au bill. A en croire l'honorable ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton) les explorations sur la section entre Winnipeg et North-Bay sont tellement avancées qu'on a pu choisir le tracé, en indiquer les courbes et les pentes, au point que l'honorable ministre, sur les données de son géographe, a pu nous donner le coût exact de cette partie du chemin. D'un autre côté, depuis le lac Abitibi jusqu'à Québec, et depuis Québec jusqu'à Moncton, on n'a pas encore mis un seul explorateur à l'œuvre.

Voici une partie du chemin, sur laquelle toutes les études préliminaires, les explorations faites depuis des années par le Canadien du Pacifique et le gouvernement d'Ontario, ont été virtuellement terminées dans les derniers douze mois par le Grand Tronc et on voudrait que les travaux sur cette partie de la ligne, qui sont déjà virtuellement de deux années en avant, marchent de pair avec les travaux sur les autres parties du chemin, où pas un sou n'a encore été dépensé. La section entre Winnipeg et North-Bay est en réalité de deux ans en avant

sur les autres parties du chemin et dans ces conditions, je demande au ministre comment il peut espérer faire marcher les travaux de pair, sur toute la ligne.

L'honorable M. FITZPATRICK : Il est possible que je n'aie pas retenu tout ce qu'a dit l'honorable ministre de l'Intérieur, mais j'ai suivi son discours avec beaucoup d'intérêt et j'en ai conclu que certaines explorations avaient été faites, lors de la construction du Canadien du Pacifique, dans les régions que traversera la nouvelle ligne et que depuis les ingénieurs du Grand Tronc ou du Grand-Tronc-Pacifique avaient aussi étudié cette partie du pays, et que le résultat de ces études préliminaires permettra au gouvernement de commencer les travaux sur cette section, assez prochainement. C'est ce que j'ai compris dans le discours de l'honorable ministre de l'Intérieur. Personnellement, je ne suis pas informé que le gouvernement ait encore fait quoi que ce soit, et je ne crois pas qu'il soit tenu d'accepter le travail fait par les explorateurs du Canadien du Pacifique ou du Grand Tronc.

Je crois aussi que l'honorable député (M. R. L. Borden) se trompe quand il dit que rien n'a été fait sur les autres parties de la ligne. Je me permettrai de lui dire que nous avons recueilli une foule de renseignements relativement à la ligne depuis Québec jusqu'aux sources du Saint-Maurice, ce qui nous conduit bien au-delà de la ligne de division des eaux et à peu de distance du lac Abitibi. Toutes ces explorations sont faites. J'avais ici M. Doucet, qui a dirigé les explorations pour le compte du Trans-Canada et aussi, je crois, celles entreprises par le Canadian-Northern. Je sais aussi que la ligne depuis Québec jusqu'à Edmundston a été entièrement explorée. Pendant que j'étais membre de la législature de Québec nous avons fait explorer ce tracé deux fois, si je ne me trompe, dans l'intention d'y construire un chemin de fer.

M. BARKER : Au mois de mars et encore au mois d'avril, plusieurs membres de la gauche ont demandé au gouvernement quels renseignements il possédait sur cette partie de la ligne. J'ai moi-même posé plusieurs questions dans ce sens, et plusieurs de mes collègues désiraient vivement savoir quels renseignements possédait le gouvernement.

Les réponses de l'honorable premier ministre et du ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Emmerson) ont été de nature à nous faire supposer qu'il n'en possédait aucun. Nous savions que le Grand Tronc faisait faire des explorations, mais le gouvernement prétendait n'en rien connaître et nous avons même manifesté notre surprise de ce qu'un fait notoire dans le pays et annoncé par tous les journaux, ne fut pas parvenu à la connaissance du gouvernement et qu'il ignorât que le Grand Tronc fît inspecter le pays entre Winnipeg et North-Bay. Le gouvernement, et surtout le ministrèe des Chemins de fer, qui sont censés être bien renseignés, ignoraient une chose que tout le monde connaissait.

A notre grande surprise, l'honorable ministre de l'Intérieur nous a annoncé un jour que pour suppléer à la négligence du ministère des Chemins de fer, il avait envoyé son géographe à Montréal, pour obtenir des renseignements d'un M. Stevens. Il s'est fait remettre un rapport sténographié par ce géographe, M. White, et c'était tous les renseignements que possédait le gouvernement. Maintenant que le ministre de la Justice nous demande de stipuler dans le bill que les travaux seront exécutés en même temps sur toutes les sections de la division de l'est, il veut que nous supposions que le gouvernement possède tous les renseignements nécessaires. Le parlement avait droit de prendre connaissance de tous les renseignements que possédait le gouvernement et si ce dernier ne connaissait rien autre chose que ce qu'il a communiqué à la Chambre il ne connaissait absolument rien. Il n'y a pas à sortir de là, et cependant aujourd'hui que pour des raisons dignes d'un stratégiste japonais, il désire ajouter un article au bill, il veut que nous admettions qu'il possède tous les renseignements nécessaires. Nous savons ce qui s'est passé à l'est de Québec. Nous aurions bien aimé à obtenir quelques-uns de tre a donné ces renseignements.

L'honorable M. FITZPATRICK : Ces renseignements ont été fournis à la Chambre à la dernière session, par le premier ministre lui-même.

M. BARKER : J'aimerais à voir le discours dans lequel l'honorable premier ministre donner ces renseignements.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'honorable député peut consulter la brochure officielle qui a été publiée.

M. BARKER : On nous a parlé de roses qui s'épanouissaient il y a 230 ans ; on nous a parlé de montagne d'informations, mais nous voudrions avoir les rapports des études et des levées de plans exécutées. Le ministre de l'Intérieur nous a appris que depuis 12 mois il se fait des explorations. Nous savons que les études sont tellement avancées sur un parcours d'environ trois cents milles que l'ingénieur a pu dire, à un dollar près, le coût de la construction de ce chemin, et cependant nous ne pouvons pas obtenir une seule copie de ces plans. Si les membres de cette Chambre étaient les actionnaires d'une compagnie, au lieu d'être les représentants du peuple, et si on leur demandait de se contenter de ces explications, ils répondraient : Déposez sur le bureau de la Chambre les levés de plans du Grand Tronc dont s'est servi le géographe du ministère de l'Intérieur et nous verrons par nous-mêmes ce que valent ces renseignements et où en sont rendues les explorations sur cette partie du chemin.

Si nous sommes bien renseignés, ces plans et ces informations sont si incomplets, que pas une compagnie de chemin de fer n'a voulu risquer $1,000 sur la foi de ces renseignements. J'ignore jusqu'à quel point la chose est vraie, mais on a prétendu que les levers de plans exécutés par les ingénieurs ne valent rien, parce que la nature du sol et les influences magnétiques dues, sans doute, à la présence de gîtes métallifères, ôtaient toute précision aux instruments. Si cela est vrai, nous ne sommes guère renseignés.

Pour défendre une clause du contrat, le ministre de l'Intérieur déclare que tout est parfait et que nous possédons tous les renseignements nécessaires. Quand il s'agit d'une autre clause, nous n'en possédons plus du tout. Sur un point, nous savons tout ce qui est nécessaire de savoir sur le pays entre Winnipeg et le lac Abitibi ou la frontière québecoise, mais sur un autre point, le ministre de la Justice déclare que nous avons aussi tout ce qu'il nous faut concernant cette partie du chemin entre Winnipeg et la frontière québecoise et même jusqu'à Québec et Moncton.

Pourquoi tous ces renseignements n'ont-ils pas été déposés sur le bureau de la Chambre? Je demande à l'honorable premier ministre s'il est juste et raisonnable, tant envers ses partisans qu'envers les membres de la gauche, de demander à la Chambre de se prononcer sur une question comme celle-là, sans lui fournir tous les renseignements que le gouvernement peut être en état de lui fournir. Pour ma part, je ne le crois pas.

Si ce que dit le ministre de la Justice est vrai, tous les renseignements qu'il prétend avoir auraient dû être déposés sur le bureau de la Chambre. Quelques-uns d'entre nous se seraient peut-être donné la peine d'examiner ces plans. L'honorable premier ministre a déposé des volumes qui étaient censés contenir des masses de renseignements. J'ai consacré quelques jours à les étudier; j'ai surtout parcouru le résumé qu'en avait préparé un fonctionnaire du gouvernement, et l'ensemble m'a plutôt fait l'effet d'une taupinière que d'une montagne. J'ai exposé devant la Chambre, l'an dernier, le résultat de mes recherches et j'ai demandé à mes collègues de la droite de me donner sur cette région des renseignements plus encourageants que ceux que j'avais puisés dans ces volumes. Personne n'a pu me fournir le plus petit renseignement additionnel. Si je m'en souviens bien, nos renseignements sur les avantages que ces régions offrent à l'agriculture, nous venaient d'un ancien citoyen de Sorel qui avait habité le pays pendant dix-sept ans; il était chargé de la direction du département agricole de la compagnie qui l'employait. Il affirme que le pays peut produire différents légumes, et il ne doute pas qu'on peut aussi y cultiver du blé. En lisant bien on constate que ce monsieur surveillait une exploitation agricole comprenant sept acres de terrain. J'ai parcouru le volume attentivement, et en dehors de ces sept acres, je n'ai pas trouvé mot concernant les ressources agricoles des millions d'acres de terre que ce chemin traversera.

Parmi mes collègues, il se trouve peut-être de meilleurs montagnards que moi et je leur ai demandé d'escalader les montagnes de l'honorable premier ministre, et de me dire s'ils y découvrent quelque chose, mais je n'ai jamais entendu un membre de la droite dire un mot de la question. Ce sont tous les renseignements que nous avons pu obtenir du gouvernement sur cette entreprise.

A un moment donné nous demandons des informations relatives à la section entre Winnipeg et le lac Abitibi, et le ministre de l'Intérieur répond qu'il les a toutes. Il trouve même que le ministère des Chemins de fer a été très négligent de ne pas nous les avoir données plus tôt. Il prend sur lui d'envoyen son géographe à Montréal. Il ne demande pas même au ministre des Chemins de fer de lui donner un ingénieur d'expérience pour examiner ces plans; il charge de ce soin un employé de son ministère dont la fonction est de dessiner des cartes géographiques. Ce géographe se rend à Montréal ; il ne nous dit pas qu'il a vu les plans ; il ne nous dit pas qu'il a lu les notes des explorateurs, mais il rapporte qu'il a eu une conversation avec un M. Stevens qui arrive des Etats-Unis et qui prétend que le pays est très favorable. Il rapporte aussi que le tracé est localisé jusqu'au lac de la Terre Blanche ; que des études préliminaires ont été faites sur une autre section, et qu'une troisième section n'a pas été explorée du tout, mais qu'il n'a pas le moindre doute quant au résultat. L'honorable ministre brodant sur le tout, affirme que toute la ligne a été explorée jusqu'à la frontière interprovinciale. Mais il ne prétend pas posséder le moindre renseignement sur le pays situé au delà. L'honorable ministre de la Justice arrive à son tour et prétend en avoir beaucoup plus.

Il nous dit que toute la ligne a été explorée jusqu'à Québec. Cependant, en lisant entre les lignes, on constate que ces explorations se bornent à la vallée du Saint-Maurice et qu'elles n'ont pas été faites en vue de la construction de ce chemin. Elles se rapportent à quelques-uns de ces projets de colonisation de la province de Québec et étaient faites en vue d'un chemin qui devait partir de Québec et atteindre la vallée du lac Saint-Jean.

L'honorable M. FITZPATRICK : La vallée du Saint-Maurice.

M. BARKER : Je persiste à croire que pas un homme pratique ne voudrait se contenter de ces rapports pour déterminer le tracé et calculer le coût d'une entreprise comme cette grande voie ferrée transcontinetale. Ces explorations ont été faites en vue d'une entreprise qui diffère entièrement de celle dont il s'agit en ce moment. Il y a

autant de différence entre les deux qu'entre les chemins en fascines d'autrefois et les meilleures routes macadamisées que nous avons aujourd'hui. Il est impossible d'établir la moindre comparaison entre ce chemin de fer transcontinental construit d'après les modèles les plus perfectionnés et un simple chemin de colonisation appelé à desservir un petit groupe de colons. Sur ce nouveau transcontinental les pentes ne devront pas dépasser un dixième de pied par cent pieds et les courbes n'auront pas plus de trois degrés ; tout y sera de première qualité, afin de pouvoir y faire circuler des convois de 60 à 80 wagons, à raison d'un dollar par mille, au dire des experts de la droite.

C'est une absurdité de vouloir s'en rapporter à des renseignements comme ceux-là, pour discuter un projet comme celui dont il s'agit.

L'honorable ministre nous parle d'Edmundston. Que dit-il du pays qu'il faut franchir pour arriver à Moncton? Il y a quelque temps, je conversais avec sir Sandford Fleming, qui a déjà exploré le Nouveau-Brunswick jusqu'aux montagnes de la Tobique, et il me disait qu'à moins de dépenser des sommes énormes il était impossible de trouver à travers ces montagnes un passage dont le niveau permettrait d'y faire du trafic dans des conditions économiques. Avec une énergie et un esprit d'entreprise qu'on trouvera peut-être patriotiques, l'honorable ministre veut que le pays s'engage à accomplir cette tâche, sans savoir si elle est possible. Il se peut que ce soit une impossibilité absolue, et cependant il veut que le parlement décrète par une loi que la chose sera faite.

L'honorable M. FITZPATRICK : Autant que possible.

M. BARKER : Autant que possible ! L'honorable ministre sait bien que presque tout est possible, si on y met le prix ; mais il s'agit ici d'une question d'affaires. Nous consignons dans la loi des expressions qui veulent dire quelque chose, et cette clause, nous avons l'intention de l'exécuter ; or pourquoi le gouvernement entreprendrait-il la construction du chemin entre Winnipeg et North-Bay, avant de s'assurer s'il est possible de construire la partie est de ce chemin ? L'entreprise ne forme qu'un tout; une chaîne n'est pas plus forte que le plus faible de ses chaînons, et si sur ce parcours de 1900 milles, il se trouve un seul endroit où il ne soit pas possible d'obtenir le niveau nécessaire, toute l'entreprise tombe à l'eau. Cependant, l'honorable ministre veut que l'Etat s'engage à aller aussi loin que possible, et dans l'intervalle un contrat sera signé avec le Grand-Tronc-Pacifique par lequel nous nous engageons à construire ce chemin. On engagera le Grand-Tronc-Pacifique à dépenser des millions sur la division de l'ouest, avec notre garantie, se fiant à ce que l'Etat fasse tout ce qui est possible de faire sur la division de l'est. L'honorable ministre ne sait-il pas qu'une chose peut être possible, mais à un coût énorme, et plus tard le Grand-Tronc-Pacifique pourra nous dire : Après tout, vous en êtes revenus à notre première proposition; vous ne pouvez pas faire ce que vous proposiez de faire, dans les conditions dans lesquelles vous vouliez le faire ; notre ligne est construite à travers la section des montagnes et celle des prairies, et de votre côté, vous avez construit la section entre Winnipeg et North-Bay, qui était possible ; mais vous serez obligés de vous arrêter là, et vous devrez nous indemniser pour la perte des choses merveilleuses que nous devions trouver dans l'est, qui, au dire du premier ministre, serait " une mine d'or " pour nous.

M. MORIN : Bien que je ne m'oppose pas à la motion de l'honorable ministre de la Justice, j'ai néanmoins un amendement à proposer qui va plus directement au but. Si mon honorable ami le veut bien, nous ferons un échange ; qu'il accepte mon amendement, j'accepterai le sien. Il ne perdra rien à ce marché, j'en suis sûr. Je propose :

Que l'article que l'on propose d'insérer dans le bill soit amendé en y ajoutant ce qui suit : Et ledit chemin de fer, après avoir traversé le Saint-Laurent et le pont de Québec, se dirigera vers le sud-est en passant par les comtés de Lévis et de Dorchester, et en suivant le cours de la rivière Etchemin jusqu'au lac Etchemin, d'où il se dirigera vers l'est pour atteindre la ville de Moncton après avoir traversé la province de Québec.

Si je propose cet amendement, c'est dans le but de démontrer au gouvernement et à la Chambre qu'il est nécessaire de faire suivre à ce chemin de fer le tracé que j'ai prié le gouvernement d'adopter. Qu'il me soit permis, dans le but de faire ressortir l'utilité de cet amendement, d'exposer les conditions qui prévalent dans les comtés de Dorchester et de Beauce, ainsi que dans tous ceux qui, étant à l'est du comté de Dorchester, se trouvent situés entre le Saint-Laurent et l'état du Maine. Le comté de Dorchester a une superficie de 602,000 acres, il se compose de 17 paroisses dont deux seulement sont desservies par un chemin de fer. La superficie de ces deux paroisses est de 25,000 acres ; il y a donc dans le comté de Dorchester une superficie de 570,000 acres qui n'a pas de chemin de fer. La même observation s'applique aux comtés de Beauce, de Bellechasse, de l'Islet, de Montmagny et de Kamouraska. Il y a peut-être dans ces comtés 3,000,000 d'acres de terre où il ne passe pas de chemin de fer, et cependant, il y a plus d'un siècle que des colons sont allés s'y établir. Allez au florissant village de Saint-George, comté de Beauce, vous trouverez dans le cimetière une tombe portant une inscription qui vous apprendra qu'un tel est décédé en 1796 à l'âge de 89 ans ; vous en verrez autant à Frampton, comté de Dorchester. Cela signifie que ces paroisses sont établies depuis plus d'un siècle. Mais elles manquent encore de chemin de fer. On ne

peut dire autant des comtés de Bellechasse et de Montmagny. Pourquoi fais-je cette observation ? Parce que c'est là que mes ancêtres se sont établis en 1636 et que plusieurs générations de Morin se sont succédées. Vous pouvez conclure de tout ceci que les habitants de ces comtés sont depuis de bien nombreuses années dans le plus grand embarras, attendant que le gouvernement vienne à leur aide.

Je n'ai pas oublié que le 15 septembre 1895, le premier ministre—c'était alors M. Laurier, chef de l'opposition—de passage à Saint-Anselme, déclara que s'il était porté au pouvoir, il se composerait un gouvernement de réforme, un gouvernement exemplaire. Je n'ai rien à redire à cela ; mais je ne vois pas que le gouvernement ait encore donné de bien bons exemples, nous avons attendu le chemin de fer et nous attendons encore la réforme. Mon très honorable ami ne doit pas imiter certains de ses collègues qui, lorsqu'on leur demande quelque chose, répondent invariablement que les conservateurs ont fait telle ou telle chose avant eux. Ce n'est pas comme cela qu'il convient de répondre. Mon très honorable ami ne doit pas prétexter que les conservateurs ne nous ont jamais donné de chemin de fer. Si les conservateurs se sont trompés, il ne s'ensuit pas qu'il doive faire comme eux ; si les conservateurs se sont fait chasser du pouvoir pour leurs méfaits, il pourra lui en arriver autant, s'il juge à propos de suivre leur exemple. N'est-ce pas logique ?

J'ai encore une autre raison pour demander l'établissement d'un chemin de fer, et vous remarquerez que cette raison est assaisonnée d'assez de bon sens. Il y a quelque temps, je demandais au ministre des Chemins de fer, par voie d'interpellation, quelles sommes la Compagnie du Québec-Central avait payées au gouvernement pour l'usage de la voie de l'Intercolonial depuis l'embranchement d'Harlaka jusqu'à Lévis, soit sur un parcours de cinq milles. Le hasard a voulu qu'il ne me fût pas donné de réponse. L'honorable ministre était-il en grève? C'est ce que j'ignore. La députation sait cependant que la Compagnie du Québec-Central se sert de la voie de l'Intercolonial moyennant une certaine compensation qu'elle donne au gouvernement. J'ai souvent entendu des employés de cette compagnie dire que le Québec-Central a versé cette année $10,000 au gouvernement ; on dit parfois qu'il paie $15,000, d'autre fois, qu'il paie $15,000. Impossible de savoir au juste ce qu'il paie. Ouvrez le rapport de l'auteur général, vous y verrez que la compagnie a payé $71,925 l'année dernière ; mais le rapport n'indique pas la raison de ce paiement. C'est ce que je m'efforce d'apprendre afin de me mettre en mesure d'exposer au gouvernement ce à quoi je veux en venir ; mais puisque je ne puis obtenir ce renseignement, je vais essayer de faire connaître mes vues tout en m'en passant.

Voici le parcours que j'ai proposé au gouvernement d'adopter : partant du pont de Québec, la ligne traversera les paroisses de Saint-Chrysostôme et de Saint-Lambert, comté de Lévis, et atteindra le lac Etchemin en passant par les paroisses de Saint-Isidore, de Sainte-Hénédine, de Sainte-Claire, de Sainte-Marguerite, de Saint-Malachie, de Hampton et de Standon, comté de Dorchester ; de là, elle suivra le cours de la rivière Etchemin pour atteindre le versant méridional des Alleghanys et pénétrer dans le comté de Bellecasse ; elle atteindra alors la rivière Noire qui se décharge dans le fleuve Saint-Jean. et se prolongera ensuite au sud des Alleghanys jusqu'au lac Pohenagamook, comté de Kamouraska. Tel est le parcours que j'ai proposé au premier ministre l'an dernier. Or, l'année dernière, la Compagnie du Québec-Central s'est fait voter une subvention pour l'aider à construire vingt-deux milles de chemin de fer entre la station de Scott et le pont de Québec. Si l'on faisait suivre au chemin projeté le parcours que je propose, cette compagnie n'aurait que quatre milles à construire, car, avec l'autorisation du gouvernement, elle pourrait se servir du nouveau chemin dont nous nous occupons en ce moment. Si la Compagnie du Québec-Central paie déjà chaque année au gouvernement une somme de $10,000 pour l'usage de moins de cinq milles de voie ferrée, combien paierarecomande, il se trouverait à construire dix-huit milles ? Le calcul est facile à faire. D'après la carte géographique, la distance comprise entre Saint-George, comté de Beauce, et le lac Pohenagamok est de 118 milles. Si le gouvernement adoptait le tracé que je suggère, il se trouverait à construire dix-huit milles de ce chemin-là. La Compagnie du Québec-Central est aussi propriétaire du chemin de fer de Témiscouata, et elle a cherché à construire une ligne au sud des Alleghanys. Bien que cette compagnie ne soit pas dans une situation bien florissante sous le rapport financier, elle aimerait néanmoins atteindre le versant méridional des montagnes. Si le gouvernement fait suivre à son chemin le parcours que j'indique, la Compagnie du Québec-Central construira un embranchement de vingt ou vingt-deux milles, qui partira de Saint-George pour se raccorder avec le nouveau chemin. Elle pourrait aussi utiliser le chemin de fer projeté moyennant finance. Ce qu'elle devra payer au gouvernement de ce chef, je l'ignore ; ce sera chose à établir plus tard.

J'ai par devers moi une bonne carte géographique ; si le premier ministre désirait la consulter, je me ferais un plaisir de la lui faire voir. Certains prétendent que le parcours que je propose comporte trop de courbes. Il n'est pas en droite ligne, j'en conviens ; mais toutes les provinces de l'est ont déjà contribué à l'établissement d'un chemin de fer destiné à favoriser la colonisation du Manitoba, et on leur demande encore de contribuer à la construction d'un nouveau chemin de fer pour la commodité particulière de la population de l'Ouest. La bonté elle-même a ses limites.

Il est temps que le gouvernement accorde de l'aide aux provinces de l'est aussi bien qu'à celles de l'ouest. En suivant le tracé que je propose, le chemin de fer du gouvernement desservirait les comtés que j'ai mentionnées aussi bien que l'Ouest. On dira peut-être que ce tracé présente des courbes ; eh mais ! ce chemin de fer partira de Port-Simpson pour atteindre le lac Népigon en passant par Winnipeg. Tirez une ligne droite de Port-Simpson au lac Népigon, vous verrez qu'elle passera à 175 milles au nord de Winnipeg ; et puis, pour aller de Winnipeg au lac Népigon, le chemin décrira une courbe de 40 milles de rayon. Si l'on peut faire un détour de 40 milles dans l'Ouest, pourquoi n'en pourrait-on pas faire un de dix à douze milles dans le comté de Dorchester? L'année dernière, le gouvernement a accordé une subvention à la Compagnie Québec-Central pour l'aider à construire 22 milles de voie ferrée entre le pont de Québec et la station de Scott, et il en a aussi accordé une autre pour la construction de dix milles de chemin de fer entre Saint-François et Saint-George Si le gouvernement exigeait que le Québec-Central construisit ces dix milles de chemin entre Saint-François et Saint-George, cela me ferait grand plaisir. Le besoin de ce chemin de fer se fait vivement sentir, car la petite ville de Saint-George est très florissante, mais elle n'a jamais été favorisée, ayant toujours été dépourvue de communications par chemin de fer. La région est riche en bois de construction et en puissance hydraulique; on y trouve nombre de cours d'eau propres au flottage du bois jusqu'au Saint-Laurent. S'il se construisait un chemin de fer allant jusqu'à Saint-George, on pourrait y retenir le bois en grume au moyen d'estacades et en opérer le sciage sur les lieux. J'ignore si le gouvernement a le pouvoir de contraindre la Compagnie du Québec-Central à construire ces dix milles de chemin, mais je serais heureux de voir toute son influence au service de cette cause.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je dois féliciter mon honorable ami de sa conversion. Cette conversion est peut-être un peu tardive, et je crains que mon honorable ami ne touche pas le salaire attribué à l'ouvrier de la onzième heure. A tout événement, il fait plaisir de savoir qu'il s'est converti et qu'il se rend enfin compte de l'importance qu'il y a à construire un chemin de fer dans cette partie-là du pays. J'apprécie à leur juste valeur les renseignements que l'honorable député nous a fournis ; ils corroborent les assertions faites par les partisans de notre projet à l'époque où le bill fut présenté, et font voir à quel point, aux yeux des gens pratiques comme mon honorable ami, il est urgent, dans l'intérêt de ces comtés de l'est, de construire ce chemin de fer sous le plus bref délai possible.

Il va sans dire que la nouvelle ligne, après avoir traversé le pont de Québec, pour atteindre la rive sud, devra nécessairement traverser les comtés de Lévis, de Dorchester, de Bellechasse et autres pour atteindre Edmundston, d'où elle se dirigera vers Moncton. il est impossible de compter que le gouvernement va arrêter un parcours avant que des travaux minutieux d'exploration aient été faits. Tout ce que je puis dire, c'est que nous nous proposons, comme ce fut dès le début l'intention du gouvernement, de construire le nouveau chemin de fer de telle façon que tous les comtés mentionnés dans l'amendement de mon honorable ami en pourront tirer avantage.

M. MORIN : Si le gouvernement doit construire un chemin pour contenter telle ou telle personne, Dieu sait où on le fera passer. Tout ce que je demande, c'est qu'avant d'adopter un parcours, le mien comme les autres, on fasse faire des explorations et qu'on choisisse les endroits les plus favorables où devra passer le chemin. Si le parcours que je propose est le meilleur, que le gouvernement l'adopte; dans le cas contraire, qu'il n'en fasse aucun cas. Cela me paraît assez juste. Jusqu'à présent, nul ne s'est opposé à ma proposition. Je vois ici les représentants des comtés de l'est; je vois le député de Bellechasse (M. Talbot), qui est toujours enclin à bavarder; les députés de Montmagny (M. Lavergne), de l'Islet (M. Carbonneau), et de Kamouraska (M. Lapointe)—s'ils sont opposés au parcours que je propose, qu'ils le disent. Jusqu'à présent, aucun d'eux n'a élevé la voix, à l'exception du député de Bellechasse (M. Talbot), mais il est toujours prêt à faire de la mauvaise besogne.

M. MONK : A mon avis, l'honorable ministre de la Justice n'a guère raison de comparer la conversion de mon honorable ami de Dorchester (M. Morin) au repentir du pêcheur mourant ; en effet, depuis le jour où l'on a commencé à agiter ici la question du transcontinental, cet honorable député s'est efforcé, par tous les moyens possibles, d'obtenir de l'honorable ministre de la Justice la promesse formelle que ce chemin de fer traverserait le comté de Dorchester, mais il s'est dépensé en vains efforts. Pour ce qui est de la motion de mon honorable ami et de la proposition comprise dans l'amendement de mon honorable ami de Dorchester, je dirai que le sentiment dont cet honorable député s'est fait l'écho est partagé par la plupart des citoyens de la province de Québec qui s'intéressent vivement à la question de savoir à quelle époque ce chemin de fer sera construit, et quelles parties de cette importante province il devra traverser. Le ministre de la Justice s'est évidemment efforcé de donner ce soir une réponse susceptible de rassurer ceux qui partagent ce sentiment si répandu et sur lequel j'ai plus d'une fois attiré l'attention de la Chambre. Mais mon honorable ami ne va pas assez loin.

M. LEMIEUX : Très bien ! très bien !

M. MONK : La satisfaction de l'honorable solliciteur général serait encore bien plus grande si la motion de l'honorable ministre de la Justice était plus positive et plus complète de sa nature. Nous avons des dates précises quant à la construction de la division de l'Ouest. Il a été passé un contrat avec la Compagnie du Pacifique, et nous avons discuté longuement la question de savoir à quelle époque sera terminée la construction de cette division-là. Mais pour ce qui est de la partie du chemin de fer qui doit traverser la province de Québec, mon honorable ami le ministre de la Justice, sachant que la population de cette province doute que ses espérances se réalisent d'ici à un grand nombre d'années, a cru devoir présenter un amendement portant que, dans l'opinion de cette Chambre, la construction de la division de l'Est commencera à certains endroits aussitôt que faire se pourra. Je demanderai à la Chambre si, en justice et en équité à l'égard de la province de Québec, la division de l'Est ne devrait pas se construire en même temps que celle de l'Ouest, afin que les heureux résultats que doit produire le bill puissent se faire sentir simultanément d'un bout à l'autre du pays. Je lui demanderai aussi, lorsque le bill sera délibéré en troisième lecture, si, à l'époque où devra se terminer la construction de la section des prairies—et chacun s'accorde à dire que cette partie du chemin devra être prête sous le plus bref délai possible—on ne devra pas également avoir terminé la construction de la division de l'Est au moins jusqu'à Québec à l'époque où l'on terminera la section des montagnes.

Je connais assez l'honorable député de Dorchester, je sais assez quelle somme de connaissances spéciales il possède, pour ne pas hésiter à affirmer qu'il n'est pas, dans tout le district de Québec, d'homme aussi renseigné que lui sur la contrée située au sud du Saint-Laurent que traversera le chemin de fer. Depuis un an, il a fait de la question une étude complète, et cette partie-là du pays, que la plupart d'entre nous connaissent si peu, que nombre de députés ne connaissent malheureusement pas du tout, elle n'a aucun secret pour lui. Il vient de saisir le comité d'un amendement basé sur la connaissance qu'il a de cette partie du pays et où il demande que la ligne se dirige vers l'est, traverse son comté, suive le cours de la rivière Etchemin jusqu'au lac de ce nom pour, de là, se diriger vers l'est. Ce n'est pas la première fois que mon honorable ami s'efforce de fixer l'attention du premier ministre et du ministre de la Justice sur ce point, et il me semble absolument juste que, avant que le comité se prononce sur cette important amendement, le gouvernement déclare en termes catégoriques si le nouveau chemin de fer suivra à peu près le parcours —et cela sans qu'il soit besoin d'indiquer d'endroit précis—que l'honorable député de Dorchester juge le plus avantageux pour le pays et pour l'électorat qu'il représente. Pour ma part, j'estime que le gouvernement devrait faire une déclaration formelle—et j'aurai occasion de l'inviter à en faire une—relativement à la direction probable que suivra cette ligne à partir de l'endroit où elle pénétrera dans la province de Québec. On nous a dit qu'elle doit passer au delà de la ligne de partage des eaux, au nord de la partie civilisée de la province, à travers une région où elle ne pourra de longtemps être d'aucune utilité à la population présente de la province de Québec. Nous avons droit de savoir, ce me semble, si c'est cela que le gouvernement entend faire, ou bien si, prenant une attitude plus sage,—c'est, du moins, ce que je chercherai à établir—il ne fera pas passer le chemin plus au sud, dans une partie de la province que nous connaissons parfaitement, et où,—en dépit de la diminution de son importance à titre de route transcontinentale—il sera d'une utilité précieuse pour la province de Québec. J'approuve la proposition de mon honorable ami de Dorchester. Son amendement a sa raison d'être, et je l'appuierai de mon vote.

Malgré tout le plaisir que j'éprouve à entendre l'honorable ministre de la Justice nous reconnaître le droit de terminer dès maintenant cette importante question, je dois dire cependant que les travaux de construction devront se poursuivre simultanément à certains endroits. Sa motion n'est pas assez catégorique, elle manque de clarté par rapport aux dates. Je ne l'appuierai pas de mon vote ; je me réserverai le droit de présenter à mon tour, en troisième délibération, un amendement susceptible de nous donner l'assurance que l'entreprise sera exécutée conformément aux intentions exprimées par le premier ministre lorsqu'il présenta son projet, et que le chemin sera dès le début et jusqu'à la fin une route transcontinentale dont profiteront simultanément les diverses parties du pays.

L'honorable M. FITZPATRICK : Plus la fin du débat approche, plus la lumière se fait aux yeux des représentants conservateurs de la province de Québec ; mon honorable ami vient de m'en donner encore une fois la preuve. Si l'honorable député de Jacques-Cartier approuve le but que poursuit le gouvernement en construisant le transcontinental de façon à favoriser la province de Québec et les provinces maritimes, il pourrait peut-être employer utilement ses loisirs en cherchant à convertir ses amis et collègues de la gauche. Mon honorable ami n'a pas dû oublier que l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) a supplié le ciel de ne pas permettre que le chemin fût prolongé à l'est de North-Bay ; il n'a pas dû oublier, non plus, que ce soir même l'honorable député de Hamilton (M. Barker) s'est prononcé contre l'établissement du chemin, déclarant qu'il est absolument inutile de construire une ligne de chemin de fer à l'est de North-Bay. Que mon honorable ami de Dorchester

soit parfaitement renseigné sur la contrée située à l'est de Québec et comprise entre cette ville et Edmundston, cela n'est guère de nature à me surprendre ; et c'est parce qu'il est si bien renseigné que nous faisons si grand cas de son opinion. Il est nécessaire, il est urgent, dit-il, que ce chemin soit construit. Nous en convenons avec lui, nous savons qu'il a raison, que ses renseignements sont exacts, nous savons que son langage est basé sur les connaissances qu'il a acquises, et que les renseignements qu'il possède sont le résultat des recherches auxquelles il s'est livré, s'inspirant en cela, sans doute, de la promesse que le gouvernement avait faite, à la dernière session, de construire le chemin. La seule divergence qui existe entre l'honorable député de Dorchester et moi, c'est que l'on indique d'une manière précise le parcours que suivra la nouvelle ligne après qu'elle aura traversé le Saint-Laurent pour se diriger vers l'Est. Pour quiconque est au fait des conditions géographiques de la contrée comprise entre Québec et Edmundston, il est évident que cette ligne devra de toute nécessité traverser les comtés de Lévis, de Dorchester, de Bellechasse, de Montmagny, de l'Islet et de Kamouraska. Les conditions géographiques du pays ne lui permettent pas d'atteindre Edmundston autrement. Pour ce qui est du parcours définitif à assigner au chemin, il est impossible que le gouvernement adopte celui que propose l'honorable député de Dorchester, quelque confiance qu'il ait en l'opinion de cet honorable membre de la Chambre. Sous ce rapport, il faudra s'en rapporter au jugement des ingénieurs. Nous savons très bien que lorsque le moment sera venu d'arrêter définitivement le tracé du chemin, nous aurons l'avantage de bénéficier du savoir de l'honorable député de Dorchester, et nous le savons assez patriote pour mettre ses connaissances au service des ingénieurs, et faire tout son possible pour aider ces derniers à établir le tracé. Il se peut—je parle d'après ce que je sais personnellement, car, mon honorable ami le sait, la géographie de ce district ne m'est pas absolument étrangère—il se peut, dis-je, que ma manière de voir au sujet du tracé concorde avec celle de l'honorable député ; le tracé qu'il a proposé me paraît être tout simplement merveilleux, mais je n'ose pas exprimer d'opinion en une matière qui relève de la compétence des ingénieurs. Comme le tracé devra être établi par les ingénieurs, il ne me reste rien à en dire.

Le gouvernement désire que la division de l'Est soit construite aussi rapidement que possible. Son désir ne se borne pas à cela : c'est aussi son intention bien arrêtée de faire en sorte que cette partie du chemin puisse être ouverte à l'exploitation au moment où la division de l'Ouest sera construite jusqu'aux montagnes Rocheuses. Telle est notre intention bien arrêtée, et nous verrons à ce que le chemin soit construit de façon à produire les plus heureux résultats au point de vue national ; nous voulons qu'il soit utile non pas à tel ou tel endroit, mais à toute la partie du pays comprise entre Winnipeg et Moncton. Nous voulons que, au point de vue des intérêts généraux du Canada, le chemin soit considéré comme un tout complet, et, quel que soit le parti au pouvoir lorsque le pays sera engagé dans cette entreprise, j'espère sincèrement que le chemin de fer sera construit en entier, bien que certains députés de la gauche nous aient menacés d'annuler le contrat le jour où les conservateurs seront portés au pouvoir. J'espère que le projet sera mis à exécution en son entier, et cela, dans l'intérêt du pays en général, dans l'intérêt de notre jeune nation.

M. MONK : Je ne crois pas que mon honorable ami le ministre de la Justice ait raison, chaque fois qu'un député de la gauche s'efforce de rendre ce projet de loi aussi parfait que possible, de répéter que les membres de l'opposition commencent à entrevoir la lumière et qu'ils se convertissent tous peu à peu à ce projet.

L'honorable M. FITZPATRICK: Et nous tendons la main aux convertis.

M. MONK : C'est une plaisanterie qui peut passer une fois ou deux, mais elle perd de son sel à la longue. Pour ma part, j'ai suivi avec beaucoup d'attention les longs discours qui ont été prononcés sur cette importante question, et mon opinion est restée ce qu'elle était au commencement du débat, mais je suis bien obligé de me dire que le projet va devenir loi. Tous les jours, je rencontre des gens qui me demandent si le projet a une chance d'être adopté par la Chambre, et je leur répond invariablement que c'est fort probable.

Dans ces conditions, j'éprouve le désir bien légitime de rendre ce contrat le plus parfait possible.

Je considère aussi que l'honorable ministre (M. Fitzpatrick) ne rend pas justice à l'honorable député de Dorchester (M. Morin). Ce dernier n'ignore pas que ce chemin transcontinental peut traverser un coin de son comté, mais cela n'empêche pas qu'il a étudié toute la question, et dès l'année dernière il exposait, non seulement à la Chambre, mais à l'honorable ministre personnellement, le plan qu'il a développé ce soir. Il a expliqué que ce chemin de fer, pour être de quelque utilité, devait passer, non sur un coin du comté de Dorchester, mais dans le centre même du comté, en longeant la rivière Etchemin.

Depuis la dernière session, l'honorable ministre de la Justice a eu le temps de se former une opinion et de se rendre compte de la valeur de ce projet.

Quant au tracé et aux délais accordés pour la construction du chemin, l'honorable ministre admettra que la situation est bien différente de ce qu'elle était l'an dernier,

tant à l'égard de la division de l'est qu'à l'égard de la division de l'ouest. On n'a accordé au Grand-Tronc-Pacifique qu'un délai assez restreint, mais nous ne pouvons obtenir le moindre renseignement sur le temps qu'il faudra pour construire le chemin à travers les anciennes provinces.

Jusqu'à présent on s'était contenté de nous dire que le gouvernement avait l'intention de construire la division de l'est ; et ce soir, tout ce que nous pouvons obtenir du ministre de la Justice, c'est qu'autant que la chose sera possible, les travaux sur la division de l'est et sur la division de l'ouest, seront commencés en même temps. Le gouvernement devrait être tenu de fixer une date précise et nous sommes évidemment dans notre droit en demandant que le gouvernement, lorsque le bill sera discuté en troisième délibération, nous dise si la ligue entre Winnipeg et Québec sera construite en même temps que la ligne entre Winnipeg et la côte du Pacifique.

Lorsque j'ai pris la parole sur cette question au moment de la discussion du bill en deuxième délibération, j'ai dit qu'à mon sens, il aurait été préférable pour la province de Québec d'y dépenser autrement une somme équivalente dans la construction de chemins de fer, mais le gouvernement n'a voulu tenir aucun compte de notre manière de voir à cet égard.

Puisque ce chemin de fer doit être construit d'après les données générales qui nous ont été exposées l'an dernier, lorsque le projet a été déposé devant la Chambre, je maintiens que la province de Québec a le droit d'exiger du gouvernement et de faire consigner dans le bill même, quant à la direction que le chemin devra suivre et aux délais dans lesquels il devra être construit.

Le sous-amendement (M. Morin) à l'amendement (honorable M. Fitzpatrick) est rejeté.

L'amendement (l'honorable M. Fitzpatrick) est adopté.

L'honorable M. FITZPATRICK : Il me reste un autre amendement à proposer. Je propose :

Que l'article suivant soit ajouté à la fin du bill intitulé " Acte modifiant l'Acte du chemin de fer National Transcontinetal " : L'article 9 de l'Acte du chemin de fer National Transcontinental est par le présent modifié en retranchant le mot " trois " à la cinquième ligne dudit article et en le remplaçant par le mot " quatre ".

Le but de cet amendement est d'autoriser la nomination de quatre commissaires, ainsi que le premier ministre l'a expliqué hier soir, pour les raisons qu'il en a données.

M. R. L. BORDEN : Avant que cet amendement soit adopté, je tiens à dire que je considère qu'il n'est ni nécessaire, ni sage. Je considère qu'il n'est pas nécessaire, parce que trois commissaires peuvent faire le travail aussi bien et aussi efficacement que quatre ; je considère qu'il n'est pas sage, car si les commissaires sont en nombre pair, il pourra arriver que les opinions soient également partagées. Je suis fortement d'opinion que ce changement n'est pas motivé autant par l'intérêt public que par les exigences politiques des honorables membres de la droite.

M. JOHN D. REID : Monsieur l'Orateur, je vois dans les journaux que ce changement a été fait pour créer une place pour le premier ministre de la province de Québec. Son nom est mentionné dans les journaux, et on ajoute que le gouvernement a été forcé à prendre un arrangement avec lui.

Lorsque cette question a été discutée à la Chambre, il y a quelque temps, j'ai compris que le gouvernement avait décidé d'acheter la charte que le premier ministre de Québec avait obtenue pour la construction d'un chemin de fer entre Québec et Winnipeg. J'aurais cru qu'il était suffisamment récompensé sans lui donner encore cette place de commissaire.

Sir WILFRID LAURIER : De quelle charte parle l'honorable député ?

M. J. D. REID : N'existe-t-il pas une charte autorisant la construction d'un chemin de fer entre Québec et Winnipeg—le Trans-Canada ?

Sir WILFRID LAURIER : Il n'a pas un sou d'intérêt dans cette entreprise.

L'honorable M. LEMIEUX : Elle est entièrement entre les mains de vos amis.

M. J. D. REID : Je crois savoir que le premier ministre de Québec est le principal intéressé dans cette charte.

L'honorable M. FITZPATRICK : Pas pour un sou.

M. J. D. REID : Et que le gouvernement doit se charger du Trans-Canada. Il est pitoyable de voir que pendant que le parlement est occupé à discuter une entreprise aussi importante, il soit impossible d'obtenir le moindre renseignement.

Je me suis tenu ici ce soir dans l'espérance que nous obtiendrions des renseignements, car, d'après le débat de cet après-midi, l'opposition a réussi à forcer le premier ministre d'amener, ce soir, à la Chambre, le ministre des Chemins de fer et Canaux. Il ne s'y était pas encore présenté depuis que le débat est commencé, et en l'y apercevant ce soir j'ai cru qu'il daignerait nous renseigner. Mais il y a déjà deux heures et demie qu'il est ici et il a peur, ou du moins, il s'abstient de nous fournir des renseignements. Comme il vient de quitter la Chambre, il nous est impossible de lui rien demander. Pourtant, ce ministre est précisément celui qui a en mains tous les renseignements relatifs à ce chemin de fer ; tous les rapports adressés au gouvernement, c'est lui qui les reçoit ; de tous les ministres actuellement présents ou qui ont assisté à la discussion de ce bill depuis qu'elle

est commencée, c'est lui qui est plus en état de nous donner les renseignements que nous demandons. Quelle différence entre le gouvernement aujourd'hui et lorsqu'il est arrivé au pouvoir. Dans ce temps-là, chacun des ministres pouvait défendre son département et tous les bills tombant sous sa juridiction.

M. A. JOHNSTON : Vous ne pensiez pas ainsi à cette époque-là.

M. J. D. REID : L'honorable député le sait, nous n'avions pas besoin de le leur demander, ils s'exécutaient d'eux-mêmes.

M. l'ORATEUR--SUPPLEANT : J'espère——

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

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : J'espère que la discussion de cet après-midi sur la motion demandant que le président quitte le fauteuil, ne recommencera pas, parce que nous avons décidé cette question. Il s'agit maintenant de l'amendement soumis au comité.

M. J. D. REID : C'est de cet amendement que je parle. J'étais à faire voir combien l'attitude des ministres d'aujourd'hui diffère de ce qu'elle était lorsqu'ils prirent en mains la direction des affaires. Voici que le gouvernement présente un bill, et il n'y a que trois ministres : le premier ministre, le ministre des Finances et le ministre de la Justice, pour le soutenir. De tous les ministres, ce sont les seuls qui soient compétents.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je l'espère, il ne sera pas nécessaire de rappeler à l'honorable député que la question dont il s'agit maintenant, c'est celle de savoir s'il convient de substituer "quatre" à "trois."

M. REID : Eh bien ! c'est à ce sujet-là que je cherche à obtenir des renseignements. Je tiens à savoir si je viole le règlement en demandant pourquoi le ministre des Chemins de fer et Canaux n'est pas présent. Il nous a été impossible d'obtenir aucun renseignement sur l'amendement proposé par le cabinet. Le premier ministre, le ministre de la Justice et le ministre des Finances sont les seuls qui aient pris part à ce débat. N'ai-je pas droit de demander des renseignements aux autres ministres, qui sont également responsables de ce bill?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Oui, l'honorable député a parfaitement droit de demander des renseignements, mais si les ministres ne veulent pas en donner, il ne saurait poursuivre la discussion d'une question qui n'est pas à l'étude dans le moment.

M. R. L. BORDEN: Je crois que l'honorable député de Grenville a parfaitement le droit de signaler qu'un ministre de la couronne chargé de la direction du département des Chemins de fer et Canaux n'est pas ici pour donner les renseignements que nous avons droit d'attendre de lui. Il n'y a pas de doute sur ce point. L'honorable député a parfaitement droit de faire cette demande.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Il m'est impossible de comprendre ainsi la question. Cet après-midi il s'est élevé une discussion lorsque le leader de la gauche a demandé à un honorable député de faire une motion spéciale dans le but d'obtenir ces renseignements, et si l'honorable député de Grenville a maintenant le droit de parler de nouveau sur cette motion-là, je ne sais plus ce que signifient les règlements de la Chambre.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami ne pèche pas du tout contre le règlement en demandant à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux des renseignements sur la question de savoir s'il ne vaut pas mieux, dans l'intérêt public, nommer quatre commissaires au lieu de trois, et en signalant que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux n'est pas ici pour donner des renseignements sur ce sujet ou d'autres se rattachant à ce bill.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Certes, il est absolument libre d'aller jusque-là.

M. REID : C'est justement ce que je prétendais, mais si l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux est absent, si le premier ministre le fait sortir de la salle—l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux qui était ici il y a quelques instants, est maintenant disparu—il nous est impossible d'obtenir de lui des renseignements. Si ni le premier ministre, ni le ministre des Finances, ni le ministre de la Justice ne peuvent nous renseigner——

Sir WILFRID LAURIER : Quels renseignements désirez-vous?

M. REID : Je veux savoir pourquoi vous nommez quatre commissaires au lieu de trois. On a proposé un amendement à cet effet sans que le ministre des Finances ait donné la moindre explication.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député a blâmé certains ministres de leur absence, mais si, donnant lui-même le bon exemple, il s'était trouvé hier dans cette enceinte, il aurait entendu les explications que j'ai données hier soir.

M. REID : J'ai pu me trouver absent à ce moment-là——

Quelques VOIX : Alors?

M. R. L. BORDEN : Le premier ministre a dit que toute cette question serait débattue à l'occasion de la mise en délibération du bill. Or, c'est ce que fait mon honorable ami (M. Reid).

Sir WILFRID LAURIER : Il désire avoir les renseignements que j'ai donnés hier soir et que je serai heureux de donner de nouveau maintenant, s'il l'exige.

M. REID : Eh bien ! je veux les entendre donner de nouveau.

Sir WILFRID LAURIER : J'ai déclaré, hier soir, que s'il était nommé quatre commissaires, il y en aurait un pour la province d'Ontario, un pour la province de Québec, un pour les provinces maritimes et un pour l'ouest.

M. INGRAM : Le premier ministre a tout d'abord choisi trois commissaires, mais il a omis de nous dire si, depuis ce temps-là, il avait trouvé qu'il leur faudrait plus d'ouvrage et que, par suite, il devenait nécessaire de nommer un quatrième commissaire. L'opposition, la Chambre et le pays ont droit d'exiger que le ministre des Chemins de fer soit ici pour répondre à ces questions. Nous ignorons s'il approuve ou s'il condamne cet amendement.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami (M. Ingram) n'est pas aussi ignorant qu'il voudrait nous le faire croire. Il sait fort bien quelle est l'opinion du ministre des Chemins de fer sur ce point, et que, si elle n'était pas conforme à celle du gouvernement, le ministre donnerait sa démission.

M. REID : On dit partout dans le pays que non seulement le ministre des Chemins de fer, mais plusieurs autres ministres voient ce projet d'un mauvais œil.

L'honorable M. FITZPATRICK : Ne le croyez pas.

M. REID : A preuve, le ministre des Chemins de fer et des Canaux refuse de se montrer dans cette enceinte. On dit aussi que ces ministres devront voter en faveur de cette mesure ou démissionner et qu'ils rengainent leurs principes afin de rester dans le cabinet. Tout ce que nous avons appris du ministre des Chemins de fer et Canaux, c'est ce qu'il a déclaré l'année dernière au comité des chemins de fer, et il s'est alors prononcé contre cette mesure. Pourquoi le premier ministre ne le laisse-t-il pas venir à la Chambre ? Je suis bien aise que le ministre des Chemins de fer et Canaux ait enfin apparu et je veux apprendre de lui pourquoi on a nommé un quatrième commissaire et causé ainsi des frais additionnels au pays, lorsqu'il suffisait de trois commissaires.

M. A. JOHNSTON : Quelle partie du pays l'honorable député voudrait-il ne pas voir représentée ?

M. REID : Je voudrais qu'on choisît trois des hommes les plus capables du Dominion, sans égard à la province qu'ils habiteraient. Je n'entendrais pas que ce choix fut inspiré par l'esprit de parti, comme l'a été l'institution de la Commission des chemins de fer.

M. INGRAM : Le premier ministre n'a pas fait voir assez clairement pourquoi il faut nommer un quatrième commissaire ; il n'a pas répondu à la question de savoir comment se trancherait une difficulté dans le cas où deux des commissaires se prononceraient dans un sens et les deux autres dans un sens opposé ? Nous ne voudrions pas d'une décision comme celle de la commission de la frontière de l'Alaska. On nous reproche de désirer des renseignements de la part du ministre des Chemins de fer et Canaux, et le premier ministre m'a dit que je pouvais prendre pour admis que le ministre des Chemins de fer était d'accord avec ses collègues sur ce point. Cependant, les documents de la Chambre établissent l'impossibilité de cette présomption. En effet, la déclaration faite par le ministre des Chemins de fer et Canaux, l'année dernière, a un sens tout à fait contraire à celui des amendements proposés par le ministre de la Justice. Lors de la discussion qui s'est faite l'année dernière dans cette Chambre, le ministre des Chemins de fer et Canaux s'est exprimé ainsi :

> Vous pouvez insérer dans cette charte ou y ajouter une clause que vous pensez avoir pour effet d'assurer au peuple canadien, en territoire canadien, un chemin de fer ininterrompu, et de garantir que les exportations s'expédieront par les ports du Canada, mais vous ne réussirez pas à faire ce que vous vous serez proposé.

Les amendements proposés par le ministre de la Justice au sujet de ce bill ne sont pas conformes à cette déclaration. Je demande au ministre des Chemins de fer et Canaux s'il va dire, ce soir, qu'il est de la même opinion que l'année dernière sur cette question. S'il refuse de parler, j'ai droit de présumer qu'il n'approuve pas l'amendement proposé ce soir par le ministre de la Justice. A quelle autre conclusion pouvons-nous en arriver ? Si le premier ministre a ordonné au ministre des Chemins de fer et Canaux de ne rien dire à ce sujet, je voudrais savoir si c'est là l'attitude que le cabinet a prise. Je demande au ministre des Chemins de fer et Canaux de déclarer quel travail additionnel est assigné à ce quatrième commissaire. L'honorable ministre a la direction du département. Voudra-t-il nous répondre ?

Sir WILFRID LAURIER : Veuillez revenir à la question, je vous en prie.

M. INGRAM : Le gouvernement est dans une situation bien étrange. Je vais en parler dans le langage dont les électeurs se servent d'ordinaire. Le peuple paye un traitement considérable à un ministre occupant un des postes des plus importants du gouvernement et qui refuse de répondre à une question relative à une affaire comportant une dépense de plusieurs millions de dollars. Je le demande au premier ministre, qu'aurait-il fait avant 1896, lorsqu'il était chef de l'opposition, si un ministre du parti conservateur alors au pouvoir s'était trouvé dans la même situation que le ministre des Chemins de fer ? En 1894 et 1895, lorsque certain monsieur faisant partie de ce qu'on appelait la colonie, qualifiait d'épiciers mal dégrossis les ministres de ce temps-là et les prétendait indignes du poste qu'ils occupaient, que firent les libéraux. Ils approuvèrent ces insultes. Pourtant, je puis le dire, pas un ministre conservateur n'a ja-

mais réfusé à l'opposition de répondre à une question polie ; cela n'est jamais arrivé depuis que je suis député. Si polis que nous soyons, allons-nous laisser dire par un ministre des Chemins de fer qu'il refuse de répondre à des questions que nous avons le droit de poser ? Est-ce ainsi que le gouvernement va agir lorsqu'il se présentera devant le peuple et qu'on demandera au premier ministre, comme on va le lui demander, s'il est un de ses collègues qui ait refusé de répondre à une question formulée en termes polis ?

M. CAMPBELL : On y a répondu cinquante fois.

M. INGRAM : L'honorable député de York-ouest remplirait mieux ce poste ; il reste assis pour parler, mais le ministre des Chemins de fer ne veut parler ni assis ni debout. Je demanderai à l'honorable ministre s'il veut bien me répondre ?

Sir WILFRID LAURIER : Il y a quelques instants, j'ai donné une réponse à mon honorable ami, et il ne l'a trouvée ni bonne ni suffisante. Voilà ce qu'il en pense, mais moi, je la trouve bonne et suffisante. C'est la réponse du gouvernement, et tous les ministres l'approuvent. Voilà tout ce que je puis dire. A mon sens, cette réponse suffit, et aux yeux de mon honorable ami, elle laisse à désirer. Comment décider ce point ? Evidemment, ce sera au peuple de juger de ce que peut valoir cette réponse-là.

M. INGRAM : Le premier ministre l'admettra, nous avons parfaitement droit de demander quelles seront les attributions de cette commission. Le premier ministre ne l'a pas dit, je crois que son seul souci est de donner aux provinces maritimes et aux territoires du Nord-Ouest chacun un représentant dans cette commission-là.

M. TALBOT : Au cours de ses observations, l'honorable député de Grenville a dit qu'il voulait obtenir des renseignements, mais il s'y est pris bien curieusement pour en obtenir en disant que le premier ministre de la province de Québec était propriétaire de la charte autorisant la construction du chemin de fer Transcanadien depuis Québec jusqu'au lac Winnipeg. Je connais mieux que qui que ce soit dans cette Chambre, ou en dehors de cette Chambre, les affaires du Transcanadien et je puis dire que M. S. N. Parent, premier ministre de la province de Québec, a toujours été et est encore absolument étranger aux affaires de cette compagnie. Je puis dire, en outre, que les promoteurs de ce chemin de fer ont été mécontents de l'attitude du premier ministre de la province de Québec à son égard, parce que jusqu'au dernier moment il lui a refusé toute subvention en terres et l'a ainsi empêché d'obtenir l'argent nécessaire. Cela doit suffire à démontrer qu'il n'a jamais eu d'intérêt dans ce projet. La charte du Transcanadien est encore entre les mains des mêmes personnes qu'il y a deux ans.

M. REID : L'honorable député sait-il qui est président de ce chemin de fer ?

M. TALBOT : C'est M. William Price, marchand de bois, de la ville de Québec.

M. HENDERSON : Revenant à la question soumise au comité et qui est celle de savoir si la commission de construction de la division est du Transcontinental devrait se composer de trois ou de quatre membres, je dois dire que j'ai écouté bien attentivement la réponse donnée par le premier ministre, mais que la raison qu'il a énoncée ne m'a pas beaucoup frappé. Il n'y a pas bien longtemps, on a institué, en vertu de l'Acte des chemins de fer, une commission importante, destinée à régler des questions de chemin de fer. On a décidé qu'elle se composerait de trois membres, dont un représenterait la province d'Ontario, un autre la province de Québec, et un autre celle du Nouveau-Brunswick. Mais on n'a pas jugé nécessaire d'y adjoindre d'autres membres pour représenter le Manitoba et le Nord-Ouest.

Je crois que le gouvernement aurait dû suivre ce précédent. Toutefois, peu m'importe que la commission se compose de trois ou de quatre membres, si elle ne doit pas coûter plus cher. Je suppose que les commissaires toucheront des traitements fort élevés durant plusieurs années, c'est-à-dire de sept à dix ans. Si le gouvernement ne se propose pas d'augmenter les frais de la commission tout en y ajoutant un nouveau membre, je n'ai rien à redire. Néanmoins, je trouve qu'il suffit amplement de trois commissaires, vu surtout que la plus grande partie de leur ouvrage sera contrôlé par l'Exécutif. Si l'on ajoute un nouveau membre à la commission cela voudra dire qu'on y ajoutera aussi un traitement.

M. MONK : Quel doit être ce traitement?

Sir WILFRID LAURIER : Il n'est pas encore fixé.

M. MONK : Le gouvernement a-t-il une idée de ce qu'il sera ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui, mais il n'est pas disposé à laisser entendre à présent quel en sera le chiffre.

M. MONK : Cependant, il importe que nous le sachions. La commission devant durer de 8 à 10 ans, nous avons droit d'être renseignés sur ce point.

Sir WILFRID LAURIER : Certainement.

M. MONK : Je crois que cette commission va coûter fort cher, mais je serais disposé à laisser nommer un autre commissaire si le rôle des commissaires devait être indépendant. Toutefois, il n'en sera pas ainsi; on pourra les démettre à volonté. Ils devraient être exactement dans le même cas que l'auditeur général. A tout évènement, il ne faudrait pas pouvoir les démettre sans raison, et cette raison devrait être signifiée au

parlement, comme lorsqu'il s'agit d'un lieutenant-gouverneur.

Sir WILFRID LAURIER : Je réfléchirai à l'avis que vient d'émettre mon honorable ami et je dirai au parlement ce que j'en pense, la prochaine fois qu'il sera encore question de ce bill. L'année dernière, lorsqu'une pareille question fut soulevée et avant que le bill fût définitivement adopté, le gouvernement a décidé d'annoncer quel serait le traitement. Il agira de la même façon dans le présent cas ; lorsqu'on en sera arrivé à la troisième lecture du bill, il annoncera quels seront les traitements.

L'honorable M. FITZPATRICK : Très bien !

M. SPROULE : Qu'est-il survenu de nouveau depuis l'année dernière pour décider le gouvernement à nommer quatre commissaires au lieu de trois ? Tout ce que le premier ministre a à dire, c'est que le gouvernement désire que chaque province soit représentée. Cela semblerait signifier qu'il songe plus à la distribution des faveurs qu'à la capacité des titulaires ; autrement, il n'y aurait pas de raison pour qu'on choisît des commissaires dans trois ou quatre provinces. Je suis convaincu que les meilleurs résultats s'obtiendraient par le choix des titulaires selon leurs capacités et sans égard aux endroits où ils demeurent.

Sir WILFRID LAURIER : J'ai déclaré hier qu'un des importants devoirs des commissaires, ce serait de faire faire des explorations et de faire déterminer le tracé. Tout le monde est désireux de voir le chemin de fer se construire de Winnipeg à Moncton, et afin que toutes les parties du pays puissent être satisfaites, on nous a fait remarquer que chaque province devrait avoir un représentant dans la commission.

M. SPROULE : Y a-t-il quelque raison de supposer que quatre commissaires construiront le chemin plus rapidement que trois ?

Sir WILFRID LAURIER : L'on a exprimé à maintes reprises bien des doutes au sujet du prolongement de la ligne de Québec à Moncton, et nous voulons assurer absolument à chaque section que tout le chemin sera construit.

M. SPROULE : Pourquoi ne pas augmenter le nombre des membres jusqu'à dix ?

Sir WILFRID LAURIER : Il n'y a pas dix sections.

M. SPROULE : Le ministre de la Justice et le premier ministre nous assurent que si le parlement ordonne que le chemin soit construit, il le sera. Au moins, dans l'opinion du gouvernement, cela devrait suffire au pays.

Je veux poser une autre question. Il y aura quelque intermédiaire entre cette commission et le gouvernement. Agira-t-il par l'entremise du département des Chemins de fer ou directement par celle du Conseil des ministres ?

Sir WILFRID LAURIER : Voilà un point que je n'ai pas étudié du tout ; je ne saurais dire s'il fera rapport directement au ministre des Chemins de fer et Canaux ou au conseil, mais je crois que ce sera au ministre des Chemins de fer et Canaux, mais je dois avouer franchement à mon honorable ami que nous n'avons pas étudié ce point-là.

M. J. D. REID : Je demanderai au ministre si cette commission doit siéger comme conseil et avoir la faculté de régler le tracé d'après le compte rendu des explorations qu'on aura déposé devant elle ? Et si les membres sont également divisés sur une question quelconque, quel en sera le résultat et comment le question sera-t-elle définitivement réglée

Sir WILFRID LAURIER : S'ils sont également divisés il n'y aura rien de décidé, ils devront faire une recommandation au gouvernement. Ils ne siégeront pas comme conseil, ils donneront simplement des avis au gouvernement. Ils ne pourront accorder d'entreprise pour un prix supérieur à $10,000, à moins que l'Exécutif n'y ait consenti.

M. SPROULE : Puisque les commissaires doivent faire rapport au gouvernement, je demanderais qu'ils fussent obligés de faire rapport directement au conseil. Depuis que le ministre des Chemins de fer et Canaux a perdu la voix ou est incapable de s'occuper de cette importante affaire, nous sommes portés à croire que la commission ferait mieux de traiter directement avec le conseil et d'ignorer complètement le ministère des Chemins de fer et Canaux.

M. CLANCY : J'ai été surpris d'entendre le premier ministre faire une déclaration comportant un manque de confiance dans les commissaires. Si je ne me trompe, il a dit que la nomination de quatre commissaires avait pour objet de prévenir toute difficulté et d'assurer justice égale à toutes les sections. A-t-il donné à entendre au comité que quelqu'un de ces commissaires s'acquitterait moins bien de ses devoirs à l'égard d'une section que d'une autre ? Assurément, il ne devrait nommer personne qui songeât un instant à traiter une section plus favorablement qu'une autre. On peut trouver des gens fiables, et je ne puis comprendre que quatre commissaires donnent plus de garanties que trois. Ce chemin n'intéresse pas plus une section du Canada que l'autre. La Colombie Anglaise a intérêt à voir se terminer la section de l'ouest, mais aussi, à voir se construire le chemin à travers les prairies, et de là jusqu'à l'Atlantique. Il en est ainsi des territoires du Nord-Ouest, du Manitoba et des autres provinces. Pourquoi faire naître un sentiment de partialité relativement à tout ce projet ?

Je ne vois pas pour quelle raison on s'agiterait dans ce sens. Certes, si le premier ministre nomme des commissaires, il faudra que ce soit des hommes capables et qu'ils ne puissent être soupçonnés de vouloir favoriser une section plutôt qu'une autre. S'ils étaient disposés à agir ainsi, ce serait des gens corrompus et tout à fait indignes d'être appelés à remplir les importants devoirs de commissaires. J'ai écouté avec intérêt les raisons données par le premier ministre et elles m'ont paru bien extraordinaires ; elles ont l'air de faire rejaillir un certain louche sur les trois commissaires et de vouloir dire, en bon anglais, que l'on nomme un quatrième commissaire parce qu'on ne peut pas se fier aux trois autres.

Sir WILFRID LAURIER : Je suis heureux de le dire. les commissaires que nous nommerons seront au-dessus de tout reproche. Bien plus, comme la femme de César, ils seront au-dessus de tout soupçon. Naturellement, je ne puis affirmer que mon honorable ami (M. Clancy) s'abstiendra de les soupçonner, mais je suis sûr que ces quatre commissaires offriront plus de garantie que trois.

M. R. L. BORDEN : Je rappellerai à mon honorable ami (sir Wilfrid Laurier) que César n'avait qu'une femme et non pas quatre.

M. REID : Le premier ministre donne pour raison de la nomination de quatre commissaires qu'il désire assurer aux différentes parties du Dominion que le gouvernement s'est proposé de construire ce chemin de fer depuis les provinces maritimes jusqu'à la côte du Pacifique. Cela est-il nécessaire pour assurer au peuple que le chemin se construira? Certes, le premier ministre doit supposer que chaque province admet qu'il parle sérieusement lorsqu'il demande au parlement d'adopter ce bill. Alors, il ne devait pas être nécessaire de nommer un autre commissaire pour donner de la confiance.

Sir WILFRID LAURIER : Bien que nous ayons consacré à cette mesure le plus grand soin et démontré à ce sujet toute notre sincérité, cependant, je regrette de le dire, il y a, près de l'honorable député de Grenville, des personnes qui déclarent que ce chemin ne se construira pas. Il y a de l'autre côté de la Chambre des saint Thomas qui sont en proie au doute.

M. REID : La seule partie du chemin qui ait provoqué du doute, c'est celle qui s'étend de Québec à Moncton, et durant toute la soirée j'ai cherché à obtenir des renseignements concernant cette partie-là du chemin. Cependant, je regrette de le dire, le ministre des Chemins de fer et Canaux a encore la langue paralysée et est encore incapable de nous renseigner. J'imagine que c'est pour donner de l'assurance au sujet de cette partie-là du chemin, que le nouveau commissaire doit être nommé et qu'on le choisira dans la province du Nouveau-Brunswick?

M. SPROULE : Je présume que le premier ministre espère faire naître de la confiance parmi les membres de la droite en nommant ce nouveau commissaire? Dans ce cas, il ferait tout aussi bien d'épargner le traitement.

L'amendement de l'honorable M. Fitzpatrick est adopté.

Il est fait rapport sur le bill tel que modifié.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : Procéderons-nous à l'épreuve définitive en troisième lecture demain ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

La motion est adoptée et la séance est levée à 11 heures 15 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 19 mai 1904.

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

LOI SUR LA REPRESENTATION DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST—AMENDEMENT.

M. GEORGE TAYLOR : J'ai l'honneur de présenter le bill (n° 117) tendant à amender la loi sur la représentation des territoires du Nord-Ouest, relativement aux certificats des agents pour la votation.

L'honorable M. FITZPATRICK : Que l'honorable député donne les éclaicissements voulus.

M. TAYLOR : Le ministre veut-il que je lise tout le bill ? Ce projet de loi m'a été remis par mon collègue, le député de Montmorency (M. Casgrain) qui tient à le faire déposer.

La motion est adoptée, et le projet de loi passe en première délibération.

PREMIERE LECTURE.

Le bill (n° 118) tendant à modifier la loi relative à la représentation du territoire du Yukon, 1902.—M. Casgrain.

QUESTIONS.

CAUTIONNEMENTS DES FONCTIONNAIRES PUBLICS.

M. A. T. THOMPSON (par M. Campbell) :

1. Le gouvernement fédéral accepte-t-il à titre de garantie pour les fonctionnaires publics les cautionnements de compagnies de garantie constituées sous l'empire des lois des Etats-Unis d'Amérique, et qui ont versé des dépôts entre les mains du Receveur général, conformément à l'Acte d'assurance du Canada?

2. Dans l'affirmative, quels sont les noms des compagnies dont les cautionnements sont ainsi acceptés en garantie ?

3. Combien y a-t-il de compagnies canadiennes et anglaises autorisées à faire affaires au Canada ?

4. Le gouvernement sait-il qu'un acte du congrès, sanctionné le 13 août 1894, décrète que les compagnies de garantie étrangères ne sont pas acceptables à titre de cautions des fonctionnaires du gouvernement des Etats-Unis ?

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) :

1. Certains ministères ont accepté les cautionnements de ces compagnies.

2. La Compagnie dite " American Surety Company ", de New-York ; la Compagnie dite " United States Fidelity and Guarantee Company ", de Baltimore, Maryland.

3. Cinq compagnies dont voici les noms : la Compagnie de Garantie de l'Amérique du Nord ; la Compagnie canadienne de garantie et d'assurance contre les accidents ; la Compagnie de garantie et d'assurance contre les accidents, de London (à responsabilité limitée) ; la Compagnie dite " Employer's Liability Assurance Corporation " (à responsabilité limitée) ; la Compagnie d'assurance des voyageurs sur chemins de fer.

4. La loi des Etats-Unis n'exclue pas expressément les compagnies étrangères, mais c'est bien là la portée de la loi. Après un délai convenable, le gouvernement canadien se contentera de demander des cautionnements pour ses fonctionnaires aux compagnies britanniques et canadiennes.

CANAL DE CHAMBLY.

M. MONK :

1. L'entreprise de macadamisation de la route longeant le canal Chambly, entre Saint-Jean et la paroisse de Saint-Luc, a-t-elle été adjugée ? Dans l'affirmative, à qui et pour quel prix ?

2. Le gouvernement a-t-il reçu des soumissions pour la fourniture de la pierre concassée devant servir aux besoins de la jetée du canal Chambly pour l'année fiscale prochaine ? Dans l'affirmative, quels sont les soumissionnaires.

3. Quand l'entreprise sera-t-elle adjugée ?

4. L'entreprise de la macadamisation de la route entre Saint-Jean et Saint-Luc a-t-elle été adjugée au plus bas soumissionnaire ?

5. Le gouvernement a-t-il reçu des soumissions pour la pierre de carrière et autre pierre, pour les besoins du canal Chambly, pour la prochaine année fiscale ? Dans l'affirmative, quel sons les soumissionnaires, et quand l'entreprise sera-t-elle adjugée ?

L'honorable M. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) :

1. Il n'a pas été reçu de soumissions. Notre intention est de faire exécuter ces travaux en régie par les employés attachés à ce service. Toutefois, il a été reçu des soumissions pour la fourniture de la pierre destinée à la macadamisation de cette partie de la chaussée, l'entreprise ayant été adjugée à M. J. E. Hébert à $2.45 par verge cube, la soumission la moins élevée.

2. Il n'a pas été reçu de soumissions pour la fourniture de la pierre concassée devant être utilisée dans la construction d'une jetée sur le canal Chambly.

3. L'entreprise ne sera adjugée qu'après réception des soumissions.

4. Oui.

5. Oui.

6. Il n'est pas d'usage de faire connaître les noms des soumissionnaires, sauf après l'adjudication de l'entreprise. L'entreprise sera jugée à courte échéance.

BRISE-GLACE SUR LA RIVIERE SAINT-FRANCOIS, A RICHMOND.

M. POPE (par M. Taylor) :

1. Quel est le coût total des brise-glace construits dans la rivière Saint-François, en face de Richmond, province de Québec ?

2. Combien a-t-on construit de brise-glace ?

3. A-t-il été présenté quelque compte pour réparation des avaries qui leur ont été causées par la glace, le printemps dernier ?

L'honorable CHARLES HYMAN : En l'abscence du ministre des Travaux publics, j'ai l'honneur de donner la réponse que voici :

1. $15,824.84.

2. On a construit huit jetées.

3. Il ne nous a pas été adressé de demandes en obtention de travaux réparateurs.

PECHE DU MAQUEREAU—PERMIS AUTORISANT L'USAGE DE RETS A TRAPPE.

M. KAULBACH :

1. Le gouvernement sait-il que la cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse a récemment décidé que le gouvernement fédéral n'a pas le pouvoir de délivrer des permis pour la pêche du maquereau et autres poissons, avec des rets à trappe dans les eaux canadiennes, sur les côtes de l'Atlantique, et que tous les permis à cette fin sont illégaux ?

2. Comment cette décision intéresse-t-elle les porteurs actuels de permis fédéraux de cette nature ?

3. Le gouvernement se propose-t-il de rembourser, cette année, aux porteurs de ces permis, le montant des hononaires versés à cette fin ?

4. Des mesures seront-elles prises afin d'en arriver à un *modus vivendi*, pour la saison actuelle, avec le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, afin que les porteurs de permis puissent poursuivre sans obstacles leurs opérations de pêche ?

L'honorable RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Le gouvernement sait qu'il a été rendu une décision dans ce sens, sur appel interjeté d'un jugement de la cour Suprême siégeant au comté de Lunenberg, Nouvelle-Ecosse.

2. Dans la plupart des autres localités, il n'est guère probable qu'il surgisse d'embarras, et les permissionnaires désireront sans doute conserver les permis qu'ils tiennent du gouvernement fédéral.

3. Il est impossible de décider, pour le moment, la question se rattachant aux remboursements.

4. Le gouvernement fédéral s'en tient actuellement à l'application d'un accord intervenu avec le gouvernement provincial et il ne saurait surgir de difficultés que dans le cas où les pêcheurs eux-mêmes désireraient s'adresser aux tribunaux.

MILICE D'OTTAWA.

M. BIRKETT (par M. Taylor) :

Les corps de milice d'Ottawa ont-il adressé au gouvernement une demande en obtention d'une nouvelle salle d'exercice, ou de l'agrandissement de la salle actuelle ?

2. Dans l'affirmative, le gouvernement se propose-t-il d'accéder à cette demande, et dans ce cas, à quelle date ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Le gouvernement a reçu, par l'entremise de M. N. A. Belcourt, député de la ville d'Ottawa, une demande en obtention de nouvelles installations. La question est à l'étude.

GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je propose que le projet de loi (n° 72) portant modification de la loi du chemin de fer transcontinental national, soit voté en troisième délibération.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : J'ai l'honneur de proposer en amendement :

Que tous les mots après ' Que " dans la motion principale, soient supprimés et remplacés par les suivants :—' ledit bill soit renvoyé en comité général avec instructions d'y ajouter l'article suivant :—

" Article 9.—La partie de la division orientale du réseau Transcontinental s'étendant de Winnipeg à Québec, sera construite au nord du lac Témiskamingue, aussi près que possible du village connu sous le nom de Baie-des-Pères, et de là, traversera la chaîne des Laurentides par les vallées des parties nord de la Gatineau, de la Lièvre, de la Rouge, et des rivières Mattawin et du Saint-Maurice, de manière à toucher les terminus des chemins de fer construits ou qui se construisent le long de la rive orientale du lac Témiskamingue, et aussi parallèlement aux rivières Gatineau, du Lièvre, Rouge, Mattawin et Saint-Maurice.

L'objectif de la modification que nous voulons faire subir au projet de loi en discussion est l'établissement du tracé du chemin de fer transcontinental dans la partie septentrionale de la province de Québec qui nous est déjà parfaitement connue. Cet amendement, je l'espère, ralliera les suffrages des membres du cabinet et surtout des députés dont les comtés devront bénéficier de l'amendement que nous voulons insérer dans le projet de loi primitif. Ces jours derniers, la Chambre a été saisie de plusieurs projets de loi d'intérêt privé, en obtention de l'autorisation de construire certains chemins de fer dans les vallées arrosées par les rivières mentionnées dans l'amendement en question et se dirigeant vers le nord, afin de se raccorder avec le réseau transcontinental projeté. Sur la rive orientale du lac Témiskamingue, on est en train de construire un chemin de fer qui traverse une contrée dotée des plus riches ressources. Tout dernièrement, le comité des Chemins de fer a eu à examiner une proposition de loi ayant pour objet d'autoriser une compagnie à construire un chemin de fer remontant la vallée de la Lièvre et dont le terminus septentrional projeté doit être établi à un point où il se raccordera avec le réseau transcontinental. Dans la pensée des initiateurs de ce projet, ce chemin de fer en question doit desservir les comtés de Wright et de Labelle. Hier matin, en séance du comité des Chemins de fer, l'honorable député des Trois-Rivières (M. Bureau) s'est constitué le défenseur d'une proposition de loi tendant à la construction d'un chemin de fer se dirigeant vers le nord, en suivant la vallée du Saint-Maurice, et pénétrant dans la vallée de la Mattawin, pour se raccorder, en définitive, au réseau transcontinental. Il existe déjà un chemin de fer qui traverse la vallée de la Gatineau, tandis qu'au nord de Montréal, il y a un autre chemin de fer qu'on se propose de prolonger vers le nord, au cours de l'été. Ce chemin de fer traversera la vallée de la Rouge, et si cet amendement l'emporte, cette voie ferrée se raccorderait avec le réseau transcontinental, au nord de Montréal. Evidemment, il n'existe dans la province de Québec que deux routes que ce réseau transcontinental puisse traverser. Il peut se diriger au nord de la ligne de partage des eaux, en traversant les vallées arrosées par les rivières qui se jettent dans la baie James. Cette contrée est presque inconnue ; il n'existe guère de renseignements circonstanciés sur la nature de ce pays, sauf les quelques maigres données soumises à la Chambre, l'année dernière. D'après ces données, nul ne saurait affirmer que la contrée s'étendant au delà du faîte des bassins de plaine soit propre à l'agriculture, bien qu'il existe, on le sait, certaines essences. S'il faut ajouter foi aux paroles prononcées par le ministre de la Justice à Québec, on serait porté à croire que, dans la pensée du cabinet, le réseau transcontinental doit traverser la contrée située au nord du lac Abitibi. Il faudrait donc conclure que, dans la pensée du gouvernement, ce réseau doit traverser la contrée située au delà de la ligne de partage des eaux et longer les vallées arrosées par les rivières qui se jettent dans la baie James. On le sait, le chemin de fer devra traverser soit la région située au delà du faîte de partage, soit la contrée située sur le versant sud.

Si le gouvernement tient à ce que ce réseau traverse les contrées indiquées dans l'amendement, alors, il desservirait un pays sur lequel nous possédons déjà des données précises et qui est en partie colonisé. Sur la rive orientale du lac Témiskamingue, il existe plusieurs établissements en voie de

progrès. Il s'y trouve un chemin de fer se dirigeant vers le nord ; et indubitablement, si le chemin de fer transcontinental passe à distance appréciable de la baie des Pères, il contribuera au développement d'une contrée qui nous est déjà connue dans une certaine mesure. Il sera d'une grande utilité au comté de Pontiac où l'absence de communications par voie ferrée se fait vivement sentir. On a déjà beaucoup travaillé à son développement, et sans aucun doute, il serait possible d'y réaliser de bien plus grands progrès, en y construisant des chemins de fer. C'est un comté doté de riches ressouces agricoles et minières ainsi de puissantes forces hydrauliques. Sur la rive orientale du lac Témiskamingue, le chemin de fer pénétrant dans les vallées arrosées par la Gatineau et la Lièvre traverse les comtés de Wright, de Labelle et en partie le comté de Terrebonne au nord du comté d'Argenteuil, où il existe d'importants établissements qui sont en voie de développement et les ressources de cette contrée nous sont connues, dans une certaine mesure, notamment au nord de la ville de Montréal, le long de la vallée de la Rouge.

A quelque distance au nord du lac Témiskamingue où la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique doit prolonger sa voie ferrée vers le nord, au cours de cette été, il existe une riche vallée au delà de la chaîne des Laurentides; mais de ce côté-ci du faîte de partage, le chemin de fer contribuera, sans doute dans une large mesure, au développement du pays. Qu'on le remarque bien, en déclarant qu'un chemin de fer construit dans cette contrée serait d'une grande utilité au développement du pays, je n'entends pas dire que je sois devenu partisan du système proposé par le premier ministre. Somme toute, à mon avis, la province de Québec aurait bénéficié, dans une plus large mesure, du prolongement de l'Intercolonial vers les grands lacs; et de l'avis de tous ceux qui s'intéressent au progrès de la colonisation et aux besoins urgents de la colonisation dans la province de Québec, il eût été préférable d'établir des lignes de colonisation, ou si l'on veut, des lignes de pénétration dans les vallées septentrionales. Ces lignes seraient un puissant attrait aux colons; elles faciliteraient le transport des produits du Nord vers les centres commerciaux, comme Montréal, Québec et les Trois-Rivières, sans compter que les colons bénéficieraient, au cours de l'été, des voies navigables, et en hiver, du chemin de fer Intercolonial par la vallée du Saint-Laurent. A mon avis, il serait d'urgence de prolonger notre réseau national à travers cette contrée; et en outre il faudrait viser à élaborer, au bénéfice de la province de Québec, un système qui assurerait, au moyens de garanties de l'Etat et sans aucune dépense des deniers publics, de nombreuses artères de communication sagement distribuées, servant de lignes de pénétration dans ces nouvelles régions. Mais je le répète, on a jugé bon d'adopter un système tout différent, et en présentant cet amendement, je vise à assurer l'établissement du tracé de ce réseau transcontinental, de façon à ce que la province de Québec en bénéficie dans la plus large mesure possible.

Mon honorable ami de Trois-Rivières-et-Saint-Maurice (M. Bureau), qui va, sans doute, appuyer cet amendement, a fait voir que le chemin de fer pour lequel il obtenu, hier, l'autorisation législative, doit s'étendre depuis Trois-Rivières jusqu'à l'endroit où la rivière Mattawin se jette dans le Saint-Maurice, et suivre le cours de cette rivière jusqu'au Transcontinental. Ainsi, d'après mon honorable ami, le Transcontinental est destiné à longer la vallée de la rivière Mattawin qui est en partie colonisée et qui contient, à tout événement, des terres fertiles. Cette motion a pour objet de faire déclarer que le parlement se propose de faire suivre au Transcontinental venant de l'ouest, le cours de la rivière Mattawin. Elle est donc conforme aux vues de mon honorable ami. Entre la région fertile située autour du lac Nominingue, au nord de Saint-Jérôme, et que nous appelons le back-country ou le Nord de Montréal, et le cours de la rivière Mattawin, il y a le nord des comtés de Terrebonne, Montcalm, L'Assomption, Joliette et Maskinongé. Si le Transcontinental passe au delà du faîte de partage des eaux qui nous sépare de la baie d'Hudson, il développera peut-être, dans un avenir éloigné, un pays qui sera reconnu avantageux; mais il ne fera aucun bien immédiat aux régions et aux comtés dont je viens de parler. Si, au contraire, il suit les vallées des rivières Rouges, de l'Assomption et Mattawin, il développera une activité considérable dans les parties septentrionales de ces immenses comtés qui sont encore privés de communications par chemin de fer. En effet, comme je l'ai déjà dit, ces régions doivent être ouvertes à la colonisation au moyen de chemins de fer qui y pénètrent et dont j'ai déjà parlé plus d'une fois, surtout lorsque j'ai eu l'honneur d'adresser la parole à l'occasion de la deuxième lecture de ce bill. Voilà pourquoi il me semble important de ne pas laisser indéterminé ou de laisser à régler par l'Exécutif actuel ou par les gouvernements futurs le tracé que devra suivre le Transcontinental dans les limites de la province de Québec.

Dans ma motion, je n'ai pas parlé de la région située au nord de Québec, parce que je ne la connais pas aussi bien que certains de mes collègues. Mais d'après ce que mon honorable ami le ministre de la Justice a dit hier dans cette enceinte, il paraît admettre que c'est là un point important ; c'est même un point essentiel pour ce qui est de la région située au nord du Saint-Laurent. En effet, le gouvernement ayant décidé que le transcontinental se construira selon le pre-

mier plan, je crois essentiel que, dans la province de Québec, il soit situé de façon à être immédiatement avantageux à la population de cette province.

On peut demander si le chemin de fer est allongé, d'après le tracé que nous avons déterminé, jusqu'à un certain point et qui, comme le remarquera le premier ministre, passe en partie au nord de la chaîne des Laurentides, mais la coupe à une courte distance des sources de la rivière Mattawin. J'ai étudié ce point. Nous n'avons pas de données certaines, mais autant qu'il m'est permis d'en juger après avoir fait cette étude et pris les mesures que je pouvais prendre sur la carte officielle du département des chemins de fer, cette ligne est réellement la plus courte qui puisse relier à la ville de Québec la région voisine du lac Abbittibi. Donc, pour exposer en résumé les avantages de ce tracé, je dirai que nous aurions, à partir du point où le chemin de fer pénètrerait dans la province de Québec, une ligne courte qui se rendrait jusqu'à la ville de Québec en traversant une région qui nous est connue et dont les rivières se jettent dans le Saint-Laurent ou dans la baie d'Hudson. Nous rendrions cette importante ligne jusqu'à une distance raisonnable—distance qu'on pourrait franchir en très peu de temps —de ces lignes qui se dirigeraient vers le nord et y amèneraient des colons. Nous la rendrions jusqu'à une distance raisonnable du chemin de fer situé à l'est du lac Témiskamingue, chemin de colonisation déjà construit en partie et qui, on l'a dit au comité des chemin de fer il y a une couple de jours, longera bientôt la Lièvre et se dirigera vers le nord en suivant la vallée de cette rivière. Celà permettrait à cette ligne importante d'atteindre le chemin de fer de la vallée de la Gatineau, déjà en partie construit, et mettrait le Transcontinental à une distance raisonnable de Montréal, c'est-à-dire à peut-être moins de 100 milles du terminus actuel de la ligne allant de Montréal au nord de Saint-Jérôme, jusqu'à Labelle. Cela permettrait au Transcontinental de traverser le nord, aujourd'hui en partie colonisé, des comtés de Montcalm, de l'Assomption, de Maskinongé, de Joliette et de la plupart des comtés situés entre Montréal et Québec, au nord du Saint-Laurent. Il me semble que, dans les circonstances, cet amendement se recommande à l'attention de la Chambre et que le gouvernement devrait l'adopter.

Sir WILFRID LAURIER : Plus d'une fois, au cours du débat de l'année dernière et de cette année, mon honorable ami nous a fait voir combien le projet du gouvernement concernant la construction d'un chemin de fer transcontinental lui paraissait condamnable. Il nous a déclaré à plusieurs reprises qu'au lieu de construire un chemin de fer de l'est à l'ouest, nous aurions dû construire des lignes allant du sud au nord. Mon honorable ami, je lui rendrai cette justice, a fait de son mieux pour empêcher le parlement d'adopter notre projet. N'ayant pas réussi à faire partager ses vues à la députation et celle-ci s'étant, au contraire, déclarée favorable à la construction d'un chemin de fer transcontinental reliant l'Est à l'Ouest entre les deux océans, mon honorable ami est conséquent à lui-même en cherchant à faire avorter, en détail, par des amendements impossibles, le projet qu'il n'a pu faire avorter en bloc.

Je me contenterai de dire que son rôle est absolument facile. Rien de plus facile, en effet, que de projeter la construction d'un chemin de fer à travers une région en traçant une ligne sur la carte, sans tenir compte des rochers, des montagnes et des rivières, et de dire tout simplement à la Chambre que la ligne ainsi tracée constitue la solution la plus avantageuse du problème. Quant à nous, il nous est impossible d'adopter ce mode de localiser un chemin de fer. Au contraire, tout ce que nous croyons pouvoir faire, c'est de définir les points généraux et saillants et de laisser ensuite aux ingénieurs le soin de localiser la ligne. On ne saurait dire encore si elle doit passer au nord ou au sud des montagnes et des plaines. Tout ce que nous avons à déclarer à l'honorable député de Jacques-Cartier, comme nous l'avons déclaré à l'honorable député de Dorchester, c'est que le gouvernement ne songe pas maintenant à décider quel sera précisément le tracé de cette ligne. Cette question doit être réglée par les ingénieurs qui iront faire des études sur place. La trame de mon honorable ami est cousue de fil blanc. Il veut se mettre en état de dire aux électeurs des comtés de Pontiac, de Berthier, de l'Assomption, de Montcalm et de Maskinongé qu'il a proposé une résolution qui aurait assuré un chemin de fer à chacun d'eux si on l'avait adoptée, et que si l'on avait admis le projet cher à son cœur, chacun des électeurs de ces comtés-là aurait vu passer un chemin de fer à sa porte. Mais il suffit de jeter un coup d'œil sur cet amendement pour y trouver des contradictions. Il y est dit :

> La partie de la division orientale du réseau Transcontinental s'étendant de Winnipeg à Québec, sera construite au nord du lac Témiskamingue, aussi près que possible du village connu sous le nom de Baie-des-Pères, et de là, traversera la chaîne des Laurentides. . . . .

Il y a quelque temps que je n'ai pas jeté un regard sur la carte, mais je sais que la baie des Pères est très loin de l'extrémité nord du lac Témiscamingue. Elle est beaucoup plus près du sud que du nord.

> les vallées des parties nord de la Gatineau, de la Lièvre, de la Rouge, et des rivières Mattawin et du Saint-Maurice, de manière à toucher les terminus des chemins de fer construits ou qui se construisent le long de la rive orientale du lac Témiskamingue, et aussi parallèllement aux rivières Gatineau, du Lièvre, Rouge, Mattawni et Saint-Maurice.

Le chemin de fer que mon honorable ami veut construire parallèlement à la Gatineau, à la Rouge, à la Mattawin et au Saint-Maurice ne pourra s'étendre de l'est à l'ouest, mais il devra se diriger vers le nord.

M. MONK : Mon très honorable ami fait erreur ; ce n'est pas là ce que j'ai demandé. Je veux que ce chemin de fer atteigne les terminus des chemins de fer s'étendant parallèlement à ces rivières.

Sir WILFRID LAURIER : Je voudrais savoir où sont ces terminus. Les chemins de fer en question sont tous en voie de construction à l'heure qu'il est, et par conséquent, ils n'ont pas un seul terminus.

M. MONK : Où est le terminus du chemin de fer dont la construction est recommandée par mon très honorable ami?

Sir WILFRID LAURIER : Dans la ville de Québec. Le terminus en doit être à Québec sur le fleuve Saint-Laurent, à Moncton dans les provinces maritimes, et à Port-Simpson sur le Pacifique. Tous ces chemins de fer dont l'honorable député (M. Monk) vient de parler sont actuellement en voie de construction ; il n'y en a pas un de construit, pas un qui ait un terminus, et, par conséquent, c'est abuser la députation que de dire que ce chemin va atteindre les terminus, car il n'y en a pas.

M. SPROULE : N'est-il pas dit dans les chartes de ces chemins de fer dans quels endroits ils doivent passer?

Sir WILFRID LAURIER : Il y est dit qu'ils devront se diriger vers le nord aussi loin qu'il le faudra pour qu'ils puissent se raccorder au nouveau chemin. Mais si je comprends bien mon honorable ami, il veut dire que le chemin doit s'étendre parallèlement à la Gatineau, à la Lièvre, à la Rouge, à la Mattawin et au Saint-Maurice. Comme me le fait remarquer un des honorables députés qui siègent à mes côtés, voilà un chemin assez tortueux. J'ai lu le texte du projet de résolution et je laisse à la Chambre le soin de dire si je l'ai mal interprété.

L'amendement de M. Monk est mis aux voix.

POUR :

Messieurs

Alcorn,	Henderson,
Armstrong,	Ingram,
Avery,	Kidd,
Barker,	Lefurgey,
Bell,	Lèonard,
Blain,	MacLaren (Perth),
Boyd,	McGowan,
Bruce,	Monk,
Carscallen,	Northrup,
Clancy,	Pope,
Clare,	Richardson,
Clarke,	Rosamond,
Cochrane,	Sproule,
Donnelly,	Taylor,
Earle,	Thomson (Grey),
Ganong,	Tolton,
Gilmour,	Vrooman,
Hackett,	Wilmot,
Halliday,	Wilson—38.

CONTRE :

Messieurs

Archambault,	Lovell,
Bazinet,	Loy,
Bickerdike,	Macdonald,
Blanchet,	MacLaren (Huntingdon),
Bourassa,	Macpherson,
Brodeur,	McCarthy,
Bureau,	McCool,
Calvert,	McGugan,
Campbell,	McIsaac,
Carbonneau,	McLennan,
Champagne,	Malouin,
Christie,	Marcil (Bonaventure),
Delisle,	Matheson,
Demers (Lévis),	Mayrand,
Demers (Saint-Jean),	Meigs,
Desjardins,	Mignault,
Douglas,	Morrison,
Erb,	Mulock (Sir William),
Fisher,	Murray,
Fitzpatrick,	Oliver,
Fortier,	Parmelee,
Galliher,	Paterson,
Gauvreau,	Préfontaine,
Geoffrion,	Proulx,
Gervais,	Puttee,
Gibson,	Riley,
Gould,	Rivet,
Grant,	Roche (Halifax),
Guthrie,	Ross (Ontario),
Harwood,	Ross (Rimouski),
Heyd,	Ross (Victoria, N.-E.),
Holmes,	Rousseau,
Hyman,	Russell,
Johnston (Cap-Breton),	Scott,
Johnston (Lambton),	Sifton,
Lang,	Sinclair,
Lapointe,	Smith (Vancouver),
Laurier (Sir Wilfrid),	Stewart,
Laurier (L'Assomption),	Sutherland (Essex),
Lavergne (Drummond et Artha.)	Talbot,
Lavergne (Montmagny),	Tolmie,
Law,	Tucker,
Lemieux,	Turcot,
Lewis,	Turgeon,
Logan,	Wade,
	Wright—91.

ABSTENTIONS SIMULTANEES :

Ministériels.	Oppositionistes.
Angers,	Casgrain,
Cowan,	Pringle,
McColl,	Ward,
Emmerson,	Fowler,
LeBlanc,	LaRivière,
Reid (Ristigouche),	Hale,
Costigan,	Morin,
Hughes (I.P.-E.),	Kemp,
Fielding,	Borden (Halifax),
Sutherland (Hon. J.),	Haggart,
Davis,	Daniel,
Cartwright,	Tupper,
Beland,	Birkett,
Beith,	Calvin,
Bourbonnais,	Gourley,
Girard,	Kendry,
Charlton,	Lennox,
Copp,	Porter,
Monet,	Roddick,
Ross (Yukon),	Smith (Wentworth),
Bruneau,	Brock,

McEwen,	Sherritt,
Harty,	Reid (Grenville),
Wallace,	Tisdale,
Dugas,	Tarte,
Mackie,	McIntosh,
Borden (Sir F. W.),	Kaulbach,
Kendall,	Roche (Marquette),
Haszard,	Johnston (Cardwell),
Thompson (Haldimand)	Bennett,
Dyment,	McCormick,
German,	Lancaster,
Brown,	Ball,
Ethier,	Broder,
Gallery,	Culbert,
Stephens,	Hughes (Victoria),
Schell,	Lavell,
MacKinnon,	Maclean,
Marcil (Bagot),	Robinson (Nor.),
Power,	Seagram,
Tobin,	Osler,

L'amendement de M. Monk est rejeté.

M. HENDERSON : Malgré les applaudissements qu'elle vient d'entendre, la gauche persiste à croire qu'elle a un dévoir à remplir et que, s'il faut que le bill actuellement soumis à la Chambre devienne loi de quelque façon, elle doit s'efforcer de protéger à tout prix l'intérêt public avant que cette loi soit finalement adoptée.

M. l'Orateur, dans ce but, je vais déposer entre vos mains un amendement à un article que les députés de la droite ne considèrent peut-être pas comme un des plus importants du bill, mais qui, suivant moi a une très grande portée. Je veux parler de l'article 3. A mon sens, le parlement ou le gouvernement devrait, autant que possible, garder le contrôle des actes du Grand-Tronc-Pacifique aussi bien que des actes du Grand Tronc par rapport à cette mesure. Il importe souverainement qu'il en soit ainsi, parce que le pays a virtuellement fourni tout l'argent que ce chemin doit coûter. C'est tellement vrai qu'on peut dire que le gouvernement a vraiment fourni tout cet argent. Je dis donc qu'il est de notre devoir de protéger l'intérêt public et de régler toutes les dépenses se rattachant à la construction de ce chemin.

Afin de rendre aussi clair que possible aux yeux de la Chambre l'amendement que je propose et de rendre mes observations aussi concises que possible, je vais lire l'article du bill que je veux faire amender. Le voici :

Les directeurs de la Compagnie du Grand Tronc peuvent, à toute époque et aussi souvent qu'ils le jugent nécessaire, conclure un ou des traités avec les directeurs de la compagnie du Pacifique relativement à la manière et aux termes auxquels la Compagnie du Grand Tronc doit ou peut aider la compagnie du Pacifique à mettre à exécution les contrats annexés, et aussi relativement à la considération à donner à la Compagnie du Grand Tronc par la compagnie du Pacifique aux termes de tout pareil traité, et ils peuvent garantir les obligations, débentures ou autres valeurs de la compagnie du Pacifique, et rendre à cette dernière tels autres services dont il peut être convenu, et la Compagnie du Grand Tronc peut recevoir et prendre à titre de considération totale ou partielle qui doit lui être donnée aux termes de tout traité de ce genre, des actions du capital-actions de la compagnie du Pacifique pour le montant et aux termes et conditions dont il peut être convenu.

Le président du Grand Tronc, à l'assemblée des actionnaires de cette compagnie à Londres, a fait une importante déclaration. Il disait alors que la ligne devait être construite en société par le gouvernement du Canada et le Grand-Tronc-Pacifique. Il est d'usage de consigner dans les actes de la société une clause stipulant qu'aucun membre de la société n'est autorisé à faire un acte qui engage la société de quelque manière sans le consentement des autres asociés. Je considère que, comme l'Etat canadien est le principal associé, celui qui serait responsable de l'argent dépensé par cette société, il est de notre devoir de veiller à ce que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne fasse aucun arrangement ni n'encoure aucune obligation qui n'aient pas été acceptés et approuvés par l'autre associé, l'Etat canadien. Voilà une précaution qu'il est d'usage de prendre dans la formation de toutes les sociétés, et on trouve des clauses de ce genre dans tous les actes de société. En pratique, le gouvernement supportera tous les frais de cette vaste entreprise. Il aura pour sa part les neuf dixièmes du capital-actions de la société, tandis que la part de Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne sera que d'un dixième. C'est pourquoi je prétends que, avant que ce bill devienne loi, il faudra une disposition quelconque qui donnerait au gouvernement le contrôle absolu de toute la dépense et défendrait au Grand-Tronc-Pacifique de faire un arrangement quelconque avec le Grand Tronc ou avec toute autre compagnie sans que le gouvernement du Canada ait été renseigné sur l'objet de la dépense et s'en soit rendu responsable.

Il est nécessaire, dans l'intérêt du pays, que, quel que soit l'usage qu'on fasse de l'argent destiné à l'exécution de cette vaste entreprise, l'Etat canadien soit partie consentante et contribue à chaque dépense. Ceci, ce me semble, est plus particulièrement le cas relativement au capital-actions de la compagnie. Le capital-actions affecté à la construction de la ligne est de $45,000,000. D'après le bill, le Grand Tronc recevra du Grand-Tronc-Pacifique des actions au montant de $25,000,000. A mon sens, on ne doit pas permettre au Grand-Tronc-Pacifique de remettre cette grosse somme d'argent au Grand Tronc, sans que le gouvernement sache quel usage on fera de l'argent, qui en aura le bénéfice, et par conséquent, qu'aucun arrangement ne doit être conclu entre le Grand-Tronc-Pacifique et la Compagnie du Grand Tronc relativement à cette valeur avant que l'Exécutif ait approuvé la convention et l'usage auquel cet argent est destiné. Voilà une précaution ordinaire que prennent deux personnes qui se réunissent en société, et dans une transaction aussi

importante que celle-ci, j'ai bien raison de dire que les précautions ordinaires ne doivent pas être négligées quand le montant en jeu est si considérable. Si la Compagnie du Grand Tronc doit mettre la main sur les $25,000,000 dont le bill fait mention on ne doit lui permettre la chose qu'avec l'approbation du gouvernement et le gouvernement doit être tenu responsable de la disposition de cet argent. C'est pourquoi je propose, appuyé par M. Ganong :

Que le bill ne subisse pas maintenant sa troisième lecture, mais qu'il soit renvoyé au comité général avec instruction de l'amender en ajoutant les mots suivants à l'article 3 du bill :

Toute convention de ce genre sera subordonnée à l'approbation de l'Exécutif ; et une copie certifiée conforme de toute convention de ce genre sera déposée sans délai au secrétariat d'Etat du Canada.

L'amendement de M. Henderson est rejeté.

M. RUFUS POPE (Compton) : M. l'Orateur, il s'est répandu une bonne nouvelle dans les corridors de la Chambre, nouvelle qui a eu de l'écho jusque dans la rue et les lieux publics, que l'honorable ministre des Chemins de fer allait faire un discours sur le sujet qui nous occupe. Je suis heureux de le voir ici présent, et je le félicite d'avoir enfin le courage de se décider à prendre la parole à son tour. On dit que son discours n'a pas grand'chose de neuf, qu'il est en préparation depuis quelque temps et que nous en avons entendu la meilleure partie il y a quelques jours. Pour une raison ou pour une autre, ce discours n'a été prononcé, au grand regret de tout le monde ; mais on m'a fait espérer—mieux vaut tard que jamais—que nous aurons bientôt la faveur d'entendre l'honorable ministre. La question a été discutée dans presque tous ses détails, et bien qu'il ne soit guère possible d'apporter grand'chose de nouveau dans le débat, il me semble néanmoins que le question est assez importante pour que nous ne soyons pas trop pressés, même si cela fait rire les membres de la droite, qui ne me paraissent pas attacher l'importance qu'il mérite au bill soumis à l'approbation de la Chambre ni à la portée de la législation sur les chemins de fer du Canada tant pour le présent que pour le passé. J'ai le plus grand respect pour les hommes d'Etat qui ont pris part à nos luttes politiques dans le passé et fait adopter des lois importantes, et je respecte autant ceux qui les remplacent aujourd'hui. Ces hommes d'autrefois ont bien travaillé dans leur temps au meilleur de leur connaissance, et nous devons suivre la voie du progrès qu'ils nous ont tracée. Nous devons tenir compte du nouvel état de choses ; chaque élément nouveau apporté à la discussion jette une nouvelle lumière sur la législation de cette Chambre, même si on reprend des sujets qui ont été déjà discutés en plusieurs occasions. Peu de pays ont fait autant de sacrifices que le Canada en faveur de chemins de fer, et cependant, l'Etat canadien n'a reçu à peu près rien en retour. Cette politique se poursuit encore aujourd'hui. Ce bill et d'autres bills soumis à cette Chambre auront pour effet d'augmenter encore le fardeau écrasant que nous avons fait porter au peuple du Canada et qu'il paye sous forme de dividendes et d'intérêts sur les obligations. Si quelqu'un veut se donner la peine d'examiner le chiffre des obligations contractées par l'Etat canadien il arrivera à la conclusion que c'est une question très grave, qu'une réduction du tarif de transport est nécessaire à la prospérité et au développement de ce pays et qu'il ne faut pas compter sur cette réduction si nous continuons dans l'avenir la politique du passé et du présent. Il ne sera peut-être pas hors de propos, M. l'Orateur, avant que je propose l'amendement que j'ai entre les mains, de m'étendre quelques instants sur les obligations formidables que la législation de ce pays a imposées au peuple. La situation telle qu'elle se présente dans le moment est très compliquée, mais plus nous retardons, plus le problème sera embarrassant et difficile à résoudre. Nous reconnaissons tous, et nous ne pouvons faire autrement, que le chemin de fer est la voie de communication par excellence de notre temps. Il est aujourd'hui ce qu'était la grande route royale autrefois. Dans le bon vieux temps on avait des barrières tout le long de ces grandes routes, mais elles ont disparu petit à petit et on n'en trouve plus que quelques-unes par ci par là dans le pays. Si nous cédons nos privilèges spéciaux, nos droits de citoyens et le droit de transport à certaines compagnies privées, la responsabilité doit en retomber sur le gouvernement. Le transport est une des fonctions de l'Etat. Personne ne saurait nier que le transport est du ressort du gouvernement, dans son ensemble et dans ses détails ; à quelque point de vue que vous vous placiez, le transport est une des fonctions de l'Etat. Les chiffres contenus dans l'Annuaire statistique de 1902, qui est le plus récent que j'ai pu me procurer, sont plutôt de nature à condamner ce système, puisque, en comparant les chiffres des diverses années, les choses paraissent aller de mal en pis. La longueur des chemins de fer du pays est de 18,868.83 milles. Déduisez la longueur de l'Intercolonial, 1,510.94 milles et celle de la ligne principale du Grand Tronc, 728 milles, et vous avez une longueur de 16,688.89 milles, le tout construit avec des subventions de l'Etat. J'estime que ces voies ferrées ont coûté en premier lieu $20,000 par mille. C'est la seule estimation que je fais, tous les autres chiffres étant empruntés aux statistiques officielles, je me suis risqué à dire qu'on aurait pu construire ces chemins de fer à $20,000 par mille. Si quelqu'un a

des doutes sur ce point, je le laisse libre de mettre un chiffre plus bas ou plus élevé, à son goût, mais ces calculs indiquent dans tous les cas que le peuple du Canada est accablé d'un lourd fardeau. Si on multiplie le nombre de milles par $20,000 on constate que les chemins de fer du Canada ont coûté en tout $332,577,800. Avec cet argent bien employé on aurait pu construire tous les chemins de fer canadiens actuels, tout en pourvoyant aux améliorations indispensables qui viennent à la suite de la construction et qui sont payées au moyen des revenus et des profits. Si on fait le total des subventions de l'Etat, des provinces et des municipalités, on arrive au chiffre de $237,000,000 en espèces. Nous avons donné environ 63,000,000 d'acres de terres. Les subventions en terres s'élèvent à 63,000,000 d'acres, mais comme une certaine partie n'a pas encore été concédée, je me suis arrêté au chiffre de 60,000,000 d'acres. A $2 l'acre cela revient à $120,000,000, ce qui fait un grand total de $357,000,000 contribué par le peuple du Canada pour la construction de chemins de fer qui n'auraient pas dû coûter et n'ont pas coûté plus de $332,577,800, laissant un bonus de 21.475 par mille, la subvention totale dépassant de 24,422,000 le coût total. A part de cela nous avons le prêt de $15,000,000 au Grand Tronc, prêt qui n'a jamais été remboursé. Si on entre en ligne de compte ces $15,000,000, nous avons fourni $39,422,000 de plus que les chemins de fer ont coûté, et malgré tout cela l'Etat n'est pas pécuniairement intéressé pour un sou dans ces voies ferrées. Dans de telles circonstances l'heure est venue d'étudier sérieusement la politique passée et présente et d'adopter pour l'avenir une politique rationnelle dans la manière d'aider à la création des voies de transport. Mais cela n'est que la partie la plus inoffensive de l'histoire Nous avons autorisé ces chemins de fer, en vertu de leurs chartes, à émettre des actions ordinaires au montant de $328,135,000 et nous leur avons donné également le pouvoir d'émettre des actions privilégiées au montant de $132,266,767, ce qui porte le total du capital-actions à $460,401,833.

Après que nous avons donné à ces chemins de fer plus de $20,000,000 de plus qu'ils ont coûté, nous leur accordons le privilège perpétuel de nous taxer pour payer des dividendes sur un capital-actions de plus de $460,000,000. Mais ce n'est pas tout. Nous leur avons donné aussi le privilège d'hypothéquer ces chemins de fer au montant de $404,806,847, et c'est sur ce montant énorme qu'il faudra baser le prix de transport des voyageurs et des marchandises dans ce pays pour payer les dividendes et les intérêts, car il ne faut pas perdre de vue que c'est encore le peuple qui payera l'intérêt et les dividendes sur les $460,000,000 du capital-actions. Voyons maintenant ce que les généreux promoteurs de ces projets ont fourni eux-mêmes. Jusqu'à l'année dernière ils avaient placé $11,000,000 en tout dans la construction de ce chemin de fer, ce qui fait un grand total—sans compter le prêt du Grand Tronc—de un milliard quatre-vingt-dix-huit millions huit cent cinquante-deux mille deux cent neuf dollars ; par conséquent nous avons escompté les perspectives probables du transport de ce pays de la somme de plus d'un milliard de dollars. En présence de ce chiffre nous perdons notre temps à discuter dans cette enceinte sur la réduction des prix de transport, tant qu'il ne surviendra pas, dans cette Chambre, un changement radical d'opinion. Tant qu'on ne comprendra pas que les grandes voies de communication appartiennent à l'Etat et seulement à l'Etat, il n'y a pas grande utilité pour nous d'essayer de résoudre le problème du transport. Ces chiffres montrent que la responsabilité par mille à cause des subventions aux chemins de fer, et l'argent sur lequel nous payons intérêt, s'élève à $66,000 par mille. Avant que nous ayons l'espoir de ne pas voir augmenter d'avantage les prix de transport, il faut que nous nous rappelions que d'après les chartes que nous avons accordées les propriétaires des voies ferrées ont le droit de faire payer au public assez cher pour acquitter l'intérêt sur les quatre cents et quelques millions d'actions dont je viens de parler. Un autre aspect de la question est celui-ci : non seulement nous avons payé en espèces sonnantes, mais nous nous trouvons en face d'actions et d'obligations majorées, mises entre les mains de spéculateurs, au montant de $766,274,409, sans compter la subvention en terres laquelle, étant de $120,000,000, formerait un grand total de $886,274,409, qui est la partie de l'actif des chemins de fer canadiens, ouverte à la spéculation et qui fait surélever la responsabilité de $46,000 par mille au delà du coût de construction. L'ambition légitime de toute compagnie de chemin de fer est d'obtenir pour des actions la valeur au pair ou à prime, et si on fait le calcul au pair nous accordons aux compagnies le pouvoir d'élever des tarifs calculés sur un chiffre qui dépasse de $46,000 par mille le coût réel de la construction. Si on capitalise toutes les obligations, privilégiées ou ordinaires, en 1901 les chemins de fer ont fait un profit moyen de 5 p. 100.

Comme les chemins de fer canadiens sont en état de réaliser ce profit on peut inférer de ce fait que leurs valeurs ne sont pas loin d'être au pair, et c'est le peuple qui doit supporter ce fardeau. Calculez ces $766,000,000 à 5 pour 100 et vous avez un fardeau de $38,313,720 que le peuple de ce pays doit verser annuellement dans la caisse des compagnies de chemin de fer. Le transport total en 1891 a été de 34,000,000 de tonnes et ces 34,000,000 de tonnes ont dû rapporter cette contribution annuelle de $38,000,000 par année sous forme d'intérêt. Si l'Etat avait garanti ces obligations, elles auraient obtenu un meilleur prix, ou on n'aurait pas eu besoin de les émettre, attendu que nous

avions déjà fourni assez d'argent pour construire des chemins de fer. Dans ce cas, il n'y aurait pas eu d'actions, comme c'est le cas pour l'Intercolonial, et il s'ensuivrait que le public canadien payerait $38,000,000 de moins pour le transport, ce qui ferait une économie d'un dollar par tonne, si on prend comme base le transport total de l'année 1891. Le devoir de l'opposition envers le pays, en présence d'une situation semblable, en face du danger d'obérer davantage le peuple par de nouvelles dépenses faites sans discernement, est de faire une étude complète de ces chiffres et on ne doit pas s'étonner de ce que ce travail exige un temps assez long avant que nous consentions d'imposer de nouvelles charges au public de ce pays.

Nous avons rendu service à la Compagnie du Grand Tronc et nous savons de quelle manière nous en avons été récompensés. Nous en avons eu dernièrement un exemple dans les parties nord et ouest de la province d'Ontario où par un acte de mauvaise administration ou une erreur de jugement, comme on le voudra, M. Hays jugea à propos de renvoyer les cantonniers-chefs et les surintendants qui étaient à l'emploi du Grand Tronc depuis longtemps, qui connaissaient les conditions du climat du pays, qui connaissaient la manière de se débarrasser de la neige, pour les remplacer par des hommes du sud, qui ignoraient le climat du pays et laissaient bloquer le chemin de fer par la neige tous les jours. Pour se mettre à l'abri et favoriser la compagnie, M. Hays disait aux Ontariens : C'est vous qui devez payer pour cela et nous allons augmenter les prix en conséquence. Cependant, le Grand Tronc a reçu sa bonne part de l'argent du Trésor, comme on peut le voir par le tableau suivant :

—	$	$
Premier prêt au Grand-Tronc, 1855-57		15,142,633
Intérêt dû à l'époque de la confédération	10,457,458	
Intérêt dû le 30 juin 1903	32,708,088	
		43,165,546
Total, principal et intérêt à 6 pour 100, dus le 30 juin 1903		58,308,179
En sus des somme précédentes, le Grand-Tronc et son réseau ont reçu :—		
Aide du gouvernem. du Canada	2,850,843	
" des provinces—		
Ontario $ 2,671,333		
Québec 1,354,797		
	4,026,130	
Subventions municipales—		
Ontario $ 5,723,954		
Québec 293,774		
	6,017,728	
		12,894,701
Total		71,202,880
Montant donné au "Great Western" ; calcul fait en 1869	1,152,568	
Montant donné au "Northern Railway" en 1877	3,258,760	
		4,411,328
Grand total		75,614,208

Ainsi, M. l'Orateur, vous voyez que nous avons fait quelque chose pour le Grand Tronc ; mais cette compagnie ne craint pas d'élever ses tarifs lorsque des circonstances temporaires,—une forte tempête de neige ou un hiver rigoureux—lui causent certains embarras. Je dis qu'il est temps de savoir quels sont les droits du public dans le chemin du Roi ; car, je ne puis, dans l'ère de progrès que nous traversons, envisager la chose à un autre point de vue, et ne pas en arriver à la conclusion que le chemin du Roi de nos pères est chose du passé, et que ces voies ferrées que nous avons subventionnées et construites avec notre argent sont aujourd'hui les vrais chemins du Roi et devraient être soumises au contrôle du gouvernement.

Une autre manière de nous rendre compte de ce que nous avons donné au Grand Tronc, c'est de prendre le montant dû à l'époque de la confédération, à savoir $15,142,633, les intérêts accrus, $10,457,458, formant un total de $25,600,091.

L'intérêt payé par le gouvernement, de 1867 à 1877, a été en moyenne, 5 pour 100 ; de 1877 à 1887, 4½ pour 100 ; de 1887 à 1897, 4 pour 100 et de 1897 à 1903, 3½ pour 100. En faisant le calcul des intérêts semi-annuellement—tout comme pour la dette publique—le principal et les intérêts des sommes que nous avons déboursées s'élèveraient aujourd'hui à environ 118 millions. Dans ce dernier montant ne sont pas comprises toutes les subventions fédérales, provinciales et municipales.

Lorsque nous avons sous les yeux ces chiffres dont l'énormité nous cause quelque étonnement ; lorsque nous savons que le Grand Tronc a reçu du trésor public une somme de 75 millions de dollars, il me semble que les membres de la droite ont mauvaise grâce de dire que nous devons beaucoup à cette compagnie de chemin de fer, et que celle-ci pourrait bien se dispenser de demander de nouvelles faveurs au parlement du Canada.

J'ai suivi avec un très vif intérêt la discussion qui a eu lieu ici sur cette question. Je me suis efforcé de trouver les moyens les plus efficaces pour assurer le développement de nos ports de l'Atlantique et la colonisation de notre grand domaine de l'ouest, ainsi que pour effectuer, au meilleur marché possible, le transport des produits de cette immense contrée.

Lorsque je constate que les compagnies de chemins de fer ont virtuellement le droit de

taxer le peuple à leur guise pour grossir leurs dividendes, je n'ai aucune espérance de voir s'établir entre les lignes libres cette concurrence qui provoquerait un abaissement des tarifs et assurerait ainsi le développement rapide de l'Est et de l'Ouest.

Je me trompe peut-être, mais je ne vois pas que le chemin de fer projeté puisse contribuer à réduire les frais de transport dans l'Ouest et qu'il puisse, au point de vue des tarifs, fonctionner dans d'autres conditions que le chemin de fer Canadien du Pacifique, le Canadian-Northern et les autres voies ferrées qui desservent actuellement cette contrée. Les moyens de transport seront plus faciles et plus nombreux, mais les tarifs n'en seront pas abaissés.

Comme M. Hays le disait à une réunion des actionnaires du Grand Tronc tenue à Londres : Nous ne pouvons garantir plus longtemps le paiement des dividendes que touchent actuellement nos actionnaires, si nous ne pénétrons pas dans l'Ouest et si notre réseau ne prend pas sa part du trafic de cette immense contrée.

Voilà l'objet—bien légitime d'ailleurs—que poursuit le gérant du Grand Tronc. M. Hays prend les intérêts de la compagnie qu'il représente et qui le paie ; rien de mieux. Mais le parlement permettra-t-il, après avoir pris connaissance des chiffres que je viens de donner, de surélever les prix de transport, en laissant le Grand Tronc émettre de nouvelles obligations pour garantir simplement une certaine catégorie de bons ?

Je présume, M. l'Orateur, que je n'ai pas besoin d'insister sur cette question. Le siège du gouvernement est fait, et on ne le modifiera pas pour mieux sauvegarder les intérêts du pays. On n'y apportera des changements que pour diminuer les responsabilités de la compagnie et accroître celles du pays. Le gouvernement semble avoir les mains liées. Chaque ligne de ce contrat a été dictée par les autorités du Grand Tronc. La compagnie a mis le couteau sur la gorge au premier ministre et à ses collègues et les a forcés d'agir. N'étant pas satisfait de la mesure présentée à la dernière session, l'habile financier américain qui administre le Grand Tronc s'est dit : Nous n'obtenons pas aujourd'hui tout ce que nous désirons, mais attendons à la veille des élections et nous dirons alors au gouvernement : " Nous ne pouvons exécuter ce contrat ; accordez-nous de meilleures conditions."

D'un bout à l'autre du pays, nous avons vu la presse ministérielle et les partisans du ministère préconiser le contrat de l'an dernier. On en a vanté toutes les beautés jusque vers la fin de l'automne ou le commencement de l'hiver, lorsque l'on s'aperçut soudain que les termes n'en étaient pas acceptables et qu'il fallait les modifier.

Le gouvernement s'est alors trouvé dans une situation embarrassante. Il s'agissait pour lui de modifier le contrat au gré du Grand Tronc ou de faire ce qu'il n'a jamais fait, de déployer un peu de fermeté et de courage, et de dire au peuple : Nous avons commis une erreur, mais nous allons la réparer.

Au lieu de s'adresser au parlement et d'avouer franchement que les directeurs du Grand Tronc l'avaient trompé en lui faisant accroire que les actionnaires ratifieraient le contrat que nous avons voté l'an dernier au lieu de rompre les négociations plutôt que de consentir à la suppression des clauses que nous estimions nécessaires à la sauvegarde des intérêts publics, le gouvernement accorde à la compagnie tout ce qu'elle demande et retranche ces mêmes dispositions que les ministres, les uns après les autres, nous disaient avoir été insérées dans l'acte pour le bien général du pays.

Le premier ministre aurait pris une attitude beaucoup plus virile et il aurait transmis à la postérité un nom beaucoup plus glorieux s'il avait eu le courage de dire: Pas un brasseur d'affaires yankee n'imposera ses volontés au peuple canadien tant que je serai ici. Mais il n'a pas eu la fermeté de tenir ce langage. Il a laissé la compagnie diminuer ses responsabilités et accroître celles du pays sans exiger un abaissement des prix de transport.

Le premier ministre a voulu nous faire accroire que le chemin de fer projeté serait entièrement canadien, et était destiné à favoriser le développement de nos ports et le transport de nos produits ; cependant, il a fait appel à ses partisans pour faire rejeter tous les amendements que l'opposition a présentés pour assurer que la compagnie concessionnaire ne pût éluder ses obligations sous ce rapport. Nous sommes à la merci du Grand Tronc. Il est bien vrai que, dans certaines conditions, nous pourrions nous adresser à la Commission des chemins de fer pour obtenir justice, mais lorsque nous avons proposé de modifier le contrat pour obtenir des garanties que l'Acte des chemins de fer ne peut nous assurer d'une manière indiscutable, on a repoussé notre amendement.

Jetez un coup d'œil sur les grands ports de mer des Etats-Unis et voyez les améliorations merveilleuses qu'on y a faites. Il y a là une population de 80 millions d'habitants pour alimenter le commerce et l'activité de ces grands centres maritimes. Cet élément de prospérité nous fait presque défaut au Canada. Les ports américains peuvent fournir aux lignes de navigation un volume de trafic beaucoup plus considérable que les ports canadiens. La raison en est que les chemins de fer américains et la marine marchande ont atteint un degré de perfection dont les nôtres sont encore loin. Je ne crois pas non plus que la droite soit animée d'un bien vif désir de développer notre commerce de transport. A mon sens, pour ne pas trop nous laisser distancer par nos voisins, il nous faudrait un véritable réseau national que l'Etat exploiterait lui-même.

Il n'y a aucun doute que l'Ouest ne res-

tera pas stationnaire, quand bien même nous nous croiserions les bras, mais notre devoir est de stimuler le développement de cette immense contrée. A mon avis, les progrès de l'Ouest ne seront pas aussi rapides que nous le désirons tant que l'Etat n'aura pas construit et n'exploitera pas lui-même un réseau transcontinental qui, traversant les prairies et les montagnes Rocheuses, aboutira au littoral du Pacifique.

Je suis en faveur de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. Je me suis séparé de mon parti lorsqu'il s'est agi de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal, et je ne le regrette pas. Cependant, lorsque je vois des membres de la droite qui n'osent pas parler de la nationalisation des chemins de fer dans leur circonscription électorale et se courbent avec docilité sous le fouet de leur chef, je suis tenté de demander pardon à mon parti de l'attitude indépendante que j'ai prise dans ce temps-là, bien que ma conscience me dise encore que je ne me suis pas trompé.

Qu'avons-nous à attendre d'un nouveau transcontinental exploité par une compagnie libre ? Pouvons-nous espérer un abaissement des tarifs ? Prenez les livres de n'importe quelle compagnie de chemins de fer; examinez-les et vous y verrez les distinctions les plus criantes dans l'échelle des prix de transport. Certains expéditeurs paient pour un parcours de 100 milles les mêmes taxes que d'autres pour un parcours de 40 ou 50 milles. Ces grandes compagnies, pour détourner le trafic des lignes rivales, ont des tarifs spéciaux; mais elles prélèvent les taxes les plus arbitraires lorsque vous sortez de la sphère d'action de la concurrence. Les citoyens ont tout autant droit de compter sur la justice du gouvernement que les plaideurs sur la justice des tribunaux. Le principe fondamental du régime constitutionnel, c'est que le gouvernement doit sauvegarder les intérêts du public en exigeant que les tarifs de transport soient fixés et appliqués avec justice. De quel droit une compagnie de chemin de fer développe-t-elle une ville au détriment d'une autre ? De quel droit accorde-t-elle à certains expéditeurs des réductions qu'elle refuse à d'autres ?

L'histoire de tous les chemins de fer transcontinentaux que nous voyons en Amérique prouve mes allégations. Et l'histoire peut se répéter. Vous devez savoir, M. l'Orateur,—car je sais pour l'avoir appris par la rumeur qui court les rues—qu'il y a un an ou plus, certains capitalistes, M. Cox et d'autres, ont formé une coalition et ont engagé des ingénieurs, des géologistes, des minéralogistes et des spécialistes pour faire des recherches dans les régions que traversera probablement le chemin de fer projeté. On veut s'emparer des grandes richesses naturelles qui se trouvent à proximité du tracé du Grand-Tronc-Pacifique. Lorsque le colon ira s'établir dans ces contrées, il constatera que les meilleurs morceaux ont été pris. Lorsque la voie ferrée sera construite, la compagnie accordera des tarifs spéciaux aux faiseurs qui n'auront pénétré dans ces territoires que pour y faire fortune.

Si un pareil état de choses existe, je ne vois pas comment on pourra obtenir pour les clients de ce chemin de fer des tarifs équitables. Pourquoi remettre à d'autres l'exploitation d'une voie ferrée dont nous payons l'établissement ? Pourquoi accorder à une compagnie libre le droit de nous taxer à sa guise?

Je ne voudrais pas manquer de respect envers le personnel de la commission des chemins de fer et envers le cabinet, mais je n'aime pas ces marchés qu'un gouvernement conclut avec une grande compagnie qui, d'un bout à l'autre du pays, peut exercer une influence considérable sur le corps électoral. Il est assez naturel que le gouvernement veuille rester au pouvoir, mais il semble qu'il ne puisse garder ses positions qu'en recevant de l'aide dans les mauvais jours C'est pour avoir cet appui matériel dont il a besoin qu'il fait le jeu de ces puissantes sociétés. Il prend les souscriptions qu'on lui donne pour corrompre les électeurs. Les procès en invalidation font connaître au pays les moyens que l'on a mis en œuvre pour remporter les élections. C'est ainsi que fonctionne le gouvernement responsable dans l'âge où nous vivons.

Pour ma part, je serais disposé à construire ce chemin de fer pour le peuple et par le peuple, à en confier l'administration à une commission indépendante que l'influence des partis ne pourrait atteindre et qui ne serait responsable qu'envers le parlement du Canada.

M. l'Orateur, lorsque ces grandes compagnies veulent nous pressurer en nous imposant des taxes de transport exorbitantes, nous sommes assez souvent obligés de leur montrer nos livres pour leur prouver quels sont nos profits sur les marchandises que nous expédions ; mais nous n'avons jamais vu une compagnie de chemin de fer nous ouvrir ses livres pour nous démontrer jusqu'à quel point elle pourrait abaisser ses tarifs.

Un statisticien a calculé que la nationalisation des chemins de fer représenterait pour les Etats-Unis une épargne annuelle de 160 millons ; c'est-à-dire une somme suffisante pour permettre de réduire la journée de travail à huit heures et effectuer gratuitement le transport des dépêches. Une pareille réforme éliminerait des assemblées législatives ce qu'on est convenu d'appeler la politique de chemins de fer. Ce serait une bonne chose, car il n'est pas de pire politique que celle-là. Nous voyons de petites coalitions se former dans le but de circonvenir le comité des chemins de fer du Canada. Je ne blâme pas les promoteurs de ces entreprises, car, si le pays croit que, après avoir payé plus de $400,000,000, il ne s'est pas assez saigné, c'est son affaire. Mais est-ce qu'il ne serait

pas temps de nous demander si nous, qui sommes des hommes indépendants et réfléchis, si nous, les représentants du peuple canadien et les dépositaires des fonds publics, si nous, les dépositaires d'une chose infiniment plus sacrée, les dépositaires d'un héritage que nous devons transmettre intact à nos enfants, il serait temps de nous demander, dis-je, s'il n'est pas de notre devoir de mettre un terme à ces saignées qui finiront par épuiser notre pays.

A mon avis, si nous livrons à une compagnie indépendante un réseau aussi important que ce transcontinental, nous aurons grandement contribué à rendre la situation intolérable, car nous nous serons privés des moyens de venir au secours du peuple lorsque le moment d'agir sera arrivé. Je crois que ce moment n'est pas très éloigné. Je suis convaincu que, avant dix années, la question brûlante, la question qui passionnera les débats de cette Chambre, sera l'appel que fera le peuple canadien pour obtenir que les tarifs des chemins de fer soient fixés et appliqués suivant la justice et l'équité.

Un membre de la droite a demandé l'autre jour si la question de la nationalisation des chemins de fer avançait rapidement. Si cet honorable député s'était donné la peine d'étudier la question, il aurait constaté que, en dehors des Etats-Unis, ce principe a été adopté dans une bonne partie du monde civilisé. Il aurait constaté que, en dehors des Etats-Unis, le réseau total des compagnies indépendantes est de 86,000 milles et que le réseau national est de 146,000 milles.

Ainsi, M. l'Orateur, le reste du monde n'est pas inactif. Plus une nation vieillit, plus elle sent les maux qui produit l'entreprise privée. De toutes les provinces qui composent la Confédération, c'est l'Ontario qui comprendra le mieux combien mes observations sont justes. La population y devient de plus en plus dense et tous les habitants y veulent jouir de droits égaux et ressentent comme une injure personnelle le traitement injuste dont leurs concitoyens sont l'objet de la part des compagnies de chemins de fer.

Si l'honorable député qui a demandé où en était la nationalisation des chemins de fer étudiait les statistiques, il constaterait que sur 51 nations, 41 possèdent et exploitent des voies ferrées. Dans vingt-neuf pays, il existe des chemins de fer gérés par des compagnies indépendantes. Vingt-et-une nations n'ont pas d'autres lignes ferrées que celles que l'Etat exploite lui-même et sur ces cinquante et une nations, il n'y en a que neuf qui n'ont pas du tout de chemins de fer exploités par l'Etat ou lui appartenant. Je n'ai pas besoin d'entrer dans de plus amples détails à ce sujet. Si l'honorable député veut lire les livres et les brochures qui ont été écrits sur la question par des hommes de valeur et de réputation, par des autorités en matière de chemins de fer, il trouvera de nombreuses preuves en faveur de la nationalisation des voies ferrées. De fait, il y trouvera une " masse de renseignements " tout aussi riche que celle que le premier ministre a cru devoir découvrir au sujet des régions septentrionales de notre pays.

Il constaterait que cette question occupe les esprits dans le monde entier. Il se rendrait compte que devant le comité des chemins de fer de cette Chambre nous ne faisons aucun progrès, aucune réforme ; que nous persistons à nous agiter dans l'ornière de la routine et à accorder ces privilèges à quelques favoris et à grever le pays de lourdes charges pour l'avenir.

Je me rends compte que cette compagnie sera formée et que ce chemin sera construit; je ne saurais dire si ce sera pour le plus grand avantage de l'Est ou de l'Ouest, mais ce sera certainement pour l'avantage de l'honorable premier ministre et de ses collègues. Existe-t-il des intérêts qui doivent primer ceux du cabinet ? C'est plus que je ne voudrais dire. Ce n'est pas un argument de dire que le seul fait de construire un chemin de fer fera du bien au pays. On sait que la construction d'un chemin de fer, n'importe où, est presque toujours une excellente chose. Mais le problème que nous devons nous poser et chercher à résoudre, c'est celui-ci : comment employer ces $150,000,000 de manière à obtenir les résultats les plus avantageux pour le pays.

Je serais disposé à marcher sur les traces de l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) et à demander avec plus d'insistance encore,—bien qu'il le désire sans doute aussi ardemment que moi—le prolongement de cette voie ferrée jusqu'au littoral du Pacifique. Puisque les actions du Grand-Tronc-Pacifique seront données au Grand Tronc pour en faire ce que bon lui semblera, et pour la seule considération de garantir l'exécution du contrat, et puisque les obligations contractées par l'Etat dans cette entreprise seront trois fois plus considérables que celles du Grand Tronc, je dis que le peuple canadien est en droit d'en attendre des bénéfices proportionnés à la grandeur des obligations qu'il assume.

L'amendement que je vais proposer, l'a déjà été lorsque la Chambre siégeait en comité et je me rappelle les arguments avec lesquels l'honorable ministre de l'Intérieur l'a combattu. Plus que tout autre, il a réussi à me convaincre que si le Canada veut se protéger, défendre ses intérêts et s'assurer des avantages proportionnés aux sacrifices qu'il fait, les sauvegardes nécessaires doivent être expressément stipulées dans le contrat lui-même, et l'amendement que je propose est une de ces sauvegardes. Je reconnais à l'honorable ministre de l'Intérieur le mérite de la franchise, car il a été franc. Il a avoué que le Grand-Tronc-Pacifique n'avait aucun crédit, aucun moyen de se procurer les capitaux nécessaires. Ceux qui ont signé ce contrat avec notre représentant, l'honorable ministre des Che-

mins de fer et Canaux, étaient tout à fait incapables de remplir leurs engagements et le gouvernement a dû se contenter de cette piète sauvegarde d'une garantie d'un quart des obligations par le Grand Tronc.

Puisqu'il en est ainsi, je suis convaincu que si des difficultés surgissent au cours de l'exécution des travaux,—et les ministres qui ont pris la parole sur cette question ont avoué qu'il faudrait trouver des capitaux pour beaucoup de choses—on peut être certain que la compagnie s'adressera de nouveau au parlement pour en obtenir de l'aide, et je dis que comme une sauvegarde, comme une légitime précaution dans une question d'affaires, nous devons exiger que l'Etat ait son mot à dire quand l'occasion s'en présentera. Avec l'appui de M. Rosamond, j'ai l'honneur de proposer :

Que le bill ne soit pas maintenant adopté en troisième délibération, mais qu'il soit renvoyé devant le comité général de la Chambre avec instruction de l'amender en ajoutant le paragraphe suivant à l'article 3 :

(2) Mais chaque fois et aussi souvent que, sous l'empire de l'article 11 de l'acte constituant en association la Compagnie du Pacifique, il sera attribué, cédé ou donné comme susdit à la Compagnie du Grand Tronc, une des actions du capital-actions de ladite compagnie du Pacifique, il devra être attribué ou cédé trois de ces mêmes actions au gouvernement du Canada à titre de compensation partielle pour l'aide accordée à la compagnie du Pacifique.

Sir WILFRID LAURIER : M. l'Orateur, permettez-moi de dire à mon honorable ami que j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt le discours qu'il vient de prononcer. Il est important sous beaucoup de rapports et contient des renseignements précieux. C'est peut-être le meilleur plaidoyer que j'aie entendu dans cette Chambre en faveur de la nationalisation des chemins de fer, mais mon honorable ami ne peut pas se flatter de pouvoir convaincre la députation ni le gouvernement, puisqu'il ne paraît pas s'être convaincu lui-même.

Tout en plaidant la cause de la nationalisation, il n'a pas osé aller jusqu'au bout, ni adopter les conclusions logiques de son argumentation, puisqu'il termine par une proposition présentée, il y a quelques jours, par l'honorable député de Pictou (M. Bell) et que la Chambre a déjà discutée. Dans ces circonstances, je ne vois pas la nécessité de revenir sur la question.

La Chambre vote sur l'amendement de (M. Pope).

POUR :

Messieurs

Alcorn,
Armstrong,
Avery,
Barker,
Bell,
Blain,
Borden (Hailfax),
Boyd
Bruce,
Carscallen,
Clancy,
Clare,
Clarke,
Cochrane,
Donnelly,
Earle,
Gilmour,
Hackett,
Halliday,
Henderson,
Ingram,
Kidd,
Lavell
Lefurgey,
Léonard,
MacLaren (Perth),
McGowan,
Monk,
Northrup,
Pope,
Porter,
Puttee,
Richardson,
Robinson (Elgin),
Rosamond,
Sherritt,
Sproule,
Taylor,
Thomson (Grey),
Tolton,
Vrooman,
Wilmot,
Wilson.—43.

M. POPE.

CONTRE :

Messieurs

Archambault,
Bazinet,
Béland,
Bickerdike,
Blanchet,
Bourassa,
Brodeur,
Bureau,
Calvert,
Campbell,
Carbonneau,
Champagne,
Christie,
Delisle,
Demers (Lévis),
Demers (Saint-Jean),
Desjardins,
Douglas,
Erb,
Fielding,
Fisher,
Fitzpatrick,
Fortier,
Galliher,
Gauvreau,
Geoffrion,
Gervais,
Gibson,
Girard,
Gould,
Grant,
Guthrie,
Harwood,
Heyd,
Holmes,
Hyman,
Johnston (Lambton),
Lang,
Lapointe,
Laurier (Sir Wilfrid),
Laurier (L'Assomption),
Lavergne,
(Drummond et Artha.)
Lavergne (Montmagny),
Lemieux,
Logan,
Lovell,
Loy,
Macdonald,
MacLaren (Huntingdon)
Macpherson,
McCarthy,
McCool,
McEwen,
McGugan,
McIsaac,
McLennan,
Malouin,
Marcil (Bonaventure),
Matheson,
Mayrand,
Meigs,
Mignault,
Morrison,
Mulock (Sir William),
Murray,
Oliver,
Parmelee,
Paterson,
Préfontaine,
Proulx,
Riley,
Rivet,
Roche (Halifax),
Ross (Ontario),
Ross (Rimouski),
Ross (Victoria, N.-E.),
Rousseau,
Russell,
Scott,
Sifton,
Sinclair,
Smith (Vancouver),
Stephens,
Stewart,
Sutherland (Essex),
Talbot,
Tolmie,
Tucker,
Turcot,
Turgeon,
Wade,
Wright.—92.

ABSTENTIONS SIMULTANEES.

Ministériels.	Oppositionistes.
Angers,	Casgrain,
Cowan,	Pringle,
McColl,	Ward,
Emmerson,	Fowler,
LeBlanc,	LaRivière,
Reid (Ristigouche),	Hale,
Costigan,	Morin,

Hughes (I.P.-E.),	Kemp,
Thompson (Haldimand),	Bennett,
Dyment,	McCormick,
German,	Lancaster,
Brown,	Ball,
Beith,	Calvin,
Bourbonnais,	Gourley,
Davis,	Kendry,
Charlton,	Lennox,
Copp,	Porter,
Monet,	Roddick,
Ross (Yukon),	Smith (Wentworth),
Bruneau,	Brock,
Schell,	Birkett,
Harty,	Reid (Grenville),
Wallace,	Tisdale,
Dugas,	Tarte,
Mackie,	McIntosh,
Borden (Sir Frederick),	Kaulbach,
Kendall,	Roche (Marquette),
Haszard,	Johnston (Cardwell),
Sutherland (Oxford),	Haggart,
Lewis,	Daniel,
Cartwright,	Tupper,
Ethier,	Broder,
Gallery,	Culbert,
Law,	Hughes (Victoria),
MacKinnon,	Maclean,
Marcil (Bagot),	Robinson (North.),
Power,	Seagram,
Tobin,	Osler,
Johnston (Cap-Breton),	Ganong,

L'amendement (M. Pope) est rejté.

M. GEO. TAYLOR (Leeds-sud) : M. l'Orateur, j'ai l'honneur de proposer l'amendement suivant :

Il est par les présentes déclaré que l'intention et la signification du contrat, dont copie forme l'annexe de l'Acte du chemin de fer transcontinental, était, et, tel que modifié par le contrat supplémentaire, dont copie forme l'annexe de cet Acte, est que le matériel roulant, mentionné comme premier matériel d'exploitation dans le 22e article dudit contrat primitif, sera acquis par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de telle façon qu'un intérêt absolu et imprescriptible écherra à ladite compagnie, sauf qu'il sera sujet aux diverses hypothèques dont il est parlé dans l'article 35 du contrat, et libre de toute charge ou de tout louage ou intérêt quelconque antérieur, soit comme matériel d'exploitation ou autrement.

Cet amendement a été discuté à fond devant le comité et je ne le présente de nouveau que pour faire consigner dans les "Débats" le résultat du vote. La question est très importante pour le pays, mais je n'y reviendrai pas, vu qu'elle a déjà été traitée au long.

L'honorable M. FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Comme le dit l'honorable député, cette question a déjà été discutée à fond devant le comité général de la Chambre et je me contenterai de répéter que le gouvernement est convaincu qu'aux termes du contrat, la compagnie devra avoir un titre de propriété absolue sur ce matériel roulant, un titre de la nature de celui qui est décrit dans cet amendement.

M. R. L. BORDEN : J'admets que cela est important pour le pays, mais je n'admets pas du tout avec l'honorable ministre de la Justice, que le contrat, sans cet amendement, soit parfaitement clair sur ce point.

L'amendement (M. Taylor) est rejeté, sur la même division.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : M. l'Orateur, avant que la question soit mise aux voix, je désire présenter une motion semblable à celle que j'ai proposée par rapport à certain article du présent bill, lorsque la Chambre siégeait en comité :

Proposé par M. Sproule, appuyé par M. Carscallen, que le bill, au lieu d'être maintenant lu pour la troisième fois, soit renvoyé au comité général de la Chambre, lequel aura instruction de le modifier en y ajoutant l'article suivant, qui sera désigné sous le n° :—

Si, à une époque quelconque au cours de l'application d'un obligation quelconque de l'état relativement à la division occidentale, ou durant le bail de la division orientale, le gouvernement est d'avis que les recettes découlant des transports échangés entre le réseau des chemins de fer de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et le réseau des chemins de fer de la Compagnie du Grand Tronc du Canada, n'ont pas été légitimement répartis entre les deux compagnies, la question de cette répartition sera décidée par des arbitres nommés par la Compagnie du Grand-Tronc du Canada, de la façon prescrite par l'article 47 de la convention ; ou bien, cette question sera décidée par la Commission des chemins de fer, ainsi qu'il est statué à l'article 19 de ladite convention.

Il n'est pas utile que j'entre dans les détails de cette proposition, car elle a été étudiée à fond en comité. Comme l'exploitation de ce réseau de chemin de fer concernera trois parties distinctes, le présent amendement a pour objet de mettre le gouvernement en situation de déterminer si les recettes provenant du trafic général sont équitablement réparties entre ces trois parties. Le contrat contient une stipulation au sujet du partage des recettes entre la compagnie qui loue et exploite la partie du chemin à être construite par l'Etat, c'est-à-dire entre la Compagnie du Pacifique, et le réseau du gouvernement, et, advenant le cas où le gouvernement déciderait que les recettes n'ont pas été équitablement partagées, il pourrait recourir à l'arbitrage, ainsi qu'il est stipulé à l'article 44 du contrat ; mais s'il jugeait injuste le partage des recettes entre la Compagnie du Grand Tronc, celle du Pacifique—cette dernière devant exploiter la division de l'est—et le réseau de l'Etat, il n'aurait aucun moyen de l'établir ou de soumettre le cas à l'arbitrage. C'est pour combler cette lacune que je propose le présent amendement, que je vais faire remettre à M. l'Orateur.

L'honorable M. FITZPATRICK : Lorsque cet amendement fut discuté en comité général, le gouvernement émit l'opinion que l'acte des chemins de fer autorise déjà la Commission des chemins de fer à faire les recherches susceptibles de lui faire atteindre le but qu'on se propose au moyen du présent amendement. Néanmoins, comme il se peut que

les articles 266 et 267 de la loi en question ne soient pas assez compréhensifs à cet égard, le gouvernement se propose, ainsi que je l'ai dit au cours du débat, de modifier l'article 267 dans le sens de l'amendement de mon honorable ami.

M. R. L. BORDEN : Il m'avait semblé que les modifications qu'on entend faire subir à l'acte des chemins de fer devaient nous être soumises avant que ces diverses questions fussent mises aux voix. J'imagine que le ministre de la Justice n'a pas eu le temps de faire ce qu'il s'était proposé sous ce rapport.

L'honorable M. FITZPATRICK : Ces amendements, je les ai rédigés et les ai en ce moment par devers moi ; mais ils ne m'ont été remis que cette après-midi, et j'aimerais avoir l'occasion de les étudier encore et de les soumettre aux autres membres du cabinet. J'espère être bientôt en mesure de les communiquer à mon honorable ami.

M. R. L. BORDEN : Je comptais que l'honorable ministre pourrait nous les remettre aujourd'hui, mais comme il ne l'a pas fait, il s'ensuit naturellement que nous tenons à faire adopter notre amendement. Je n'entreprendrai pas de traiter de nouveau ce sujet qui a été l'objet de l'étude la plus complète en comité. En présentant cet amendement, nous voulons assurer que les intérêts du pays soient suffisamment protégés par rapport au partage des recettes entre les compagnies du Grand Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique. La loi actuelle ne les protège pas suffisamment. Il se peut que les modifications que l'honorable ministre de la Justice fera subséquemment subir à l'acte des chemins de fer répondent à notre désir, mais en attendant, il nous faut procéder.

L'amendement de M. Sproule est rejeté sur la même division.

A six heures, la Chambre suspend sa séance.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend sa séance à huit heures.

M. J. R. LAVELL (Leeds et Grenville) : Je désire saisir la Chambre de l'amendement que j'ai présenté au comité hier après-midi. Je n'entends pas répéter ce que j'ai dit à la séance d'hier ; je ne crois pas, non plus, qu'il soit besoin de faire de longs discours pour démontrer que la Chambre devrait adopter cet amendement. La Compagnie du Grand Tronc est autorisée à construire des embranchements partant de la division de l'est pour se raccorder aux grands lacs avec la route du Saint-Laurent, puis, à North-Bay, avec le réseau du Grand Tronc, et enfin, à Montréal, avec le port maritime le plus rapproché. Advenant le cas où, à l'expiration de cinquante ans, le gouvernement prendrait possession du chemin de fer, le Grand Tronc y conserverait le droit de parcours pendant

un autre demi-siècle, et s'il gardait ces embranchements rémunérateurs, et plus particulièrement les trois que je viens de mentionner, le gouvernement ne pourrait pas transporter le trafic de l'Ouest vers l'Est, si ce n'est à Québec, sans avoir à passer sous les fourches caudines du Grand Tronc. Il importe que cela ne soit pas. Le Grand Tronc étant libre d'imposer ses conditions par rapport au transport sur ces embranchements qui aboutiront aux endroits que j'ai indiqués, et plus particulièrement sur ceux qui aboutiront au lac Supérieur ; le Grand Tronc, dis-je, étant maître du débouché du trafic de la division de l'est, tiendra à sa merci et le gouvernement et le pays. On s'accorde généralement à reconnaître, je crois, qu'en été, le grain peut se transporter à meilleur marché par les routes fluviales, et il est tout probable que le grain destiné à l'exportation et provenant du Manitoba et des territoires sera transporté à quelque port du lac Supérieur où pourront aboutir ces embranchements. S'il n'est loisible au gouvernement de prendre possession que des seules lignes qu'il plaira au Grand Tronc de lui céder, il n'aura pas de débouché sur les lacs qu'en construisant des embranchements parallèles. Au point de vue pratique, dans l'intérêt de ceux qui se serviront de ces lignes de chemin de fer, comme aussi dans l'intérêt de l'abaissement des tarifs de transport dans l'Ouest, il importe que le grain destiné à être transporté par eau puisse se rendre de Winnipeg aux lacs par une seule et même ligne. Le gouvernement pourrait obvier à l'inconvénient en s'arrangeant dès à présent de façon à acquérir les embranchements dont il pourra avoir besoin aux mêmes conditions qu'il a convenu d'acquérir ceux que le Grand Tronc jugera à propos de ne pas garder. Lors du débat en comité, on a prétendu que le Grand Tronc trouverait peut-être avantageux d'exploiter ces ramifications et que, dans ce cas, il serait préférable qu'il les gardât ; mais il me semble qu'en toute cette affaire nous ne devons considérer que les seuls intérêts du pays dont nous sommes les représentants, et que nous devons songer à la situation dans laquelle se trouvera le pays le jour où—s'il luit jamais—il lui faudra se charger de l'exploitation de ce chemin de fer transcontinental. Lorsque ce jour-là sera venu, il est bien certain qu'il nous faudra des embranchements, que le pays devra obtenir le droit d'acquérir les lignes qu'il jugera nécessaires pour raccorder la ligne principale avec les centres importants des provinces d'Ontario et de Québec ou avec les ports des lacs. Je propose donc, appuyé par M. Kidd :

Que le bill soit amendé en y ajoutant l'article suivant :

Advenant le cas, où, à l'expiration du bail mentionné en l'art. 11 du contrat supplémentaire, la Compagnie du Pacifique juge à propos de ne pas garder l'un quelconque ou plusieurs des embranchements mentionnés audit article, le gouvernement pourra, dans ce cas, prendre possession non seulement de tel em-

branchement ou de tels embranchements que ladite compagnie jugera à propos de ne pas garder, mais de tout embranchement ou de tous embranchements qui resteront et que le gouvernement pourra, dans les circonstances, juger nécessaires ou essentiels à l'exploitation efficace et profitable de la division de l'Est, et la valeur en sera déterminée en la manière prévue par ledit art. 11, et sera assujettie à la déduction énoncée audit article.

L'amendement de M. Lavell est rejeté sur la même division.

M. RICHARD BLAIN (Peel) : M. l'Orateur, je propose, appuyé par M. Cochrane :

Que le bill soit amendé en y ajoutant l'article suivant :

Que le bill, au lieu d'être maintenat lu pour la troisième fois, soit renvoyé au comité général de la Chambre, lequel aura instruction d'y insérer l'article suivant qui sera désigné sous le n° :

Nonobstant tout ce qui est contenu dans cet acte ou dans ladite convention supplémentaire, le montant de l'intérêt payable par le gouvernement sans recours contre la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, en vertu des dispositions du paragraphe 32 de ladite convention intervenue en premier lieu, ne sera pas augmenté, mais restera tel que fixé et établi dans ladite convention intervenue en premier lieu et comme si le premier, le quatrième et le cinquième paragraphes de ladite convention supplémentaire n'y étaient pas contenus, et comme si ces trois paragraphes ne faisaient pas partie de la convention annexée ni d'aucune convention entre les parties.

Cette motion a été assez complètement débattue l'autre jour, en comité général. Nous demandons que le gouvernement évite, dans le nouveau contrat, d'accroître notre responsabilité ou d'augmenter le chiffre des intérêts que la population du Canada devra payer par rapport au chemin de fer projeté. Comme je le faisais observer l'autre jour au comité, le gouvernement, en vertu du premier contrat, garantissait pour $30,000 d'obligations pour chacun des 500 milles de le section des Montagnes, ce qui portait le chiffre de sa garantie à $15,000,000, et obligeait le pays à payer $3,150,000 d'intérêt. En vertu du nouveau contrat, le pays devra garantir les trois quarts du coût total des 500 milles de la section des Montagnes, dont on estime que chacun reviendra à $50,000. Ajoutez à cela $6,000 par mille représentant l'intérêt pendant la période de construction, et vous arrivez à $56,000 par mille, dont les trois quarts sont $42,000.. Ainsi, le nouveau contrat porte la garantie de l'Etat à $21,000,000. L'intérêt de cette somme pendant sept ans représentera $4,410,000. On remarquera donc que le nouveau contrat, que certains membres du cabinet et un trop grand nombre de leurs partisans considèrent comme très peu important, augmentera de $6,000,000 le chiffre de notre garantie, et de $1,260,000 celui de l'intérêt que nous serons appelés à payer.

M. MONET : Qui a fait ces estimations-là ?

M. BLAIN : Ce n'est pas moi. Je n'ai pas la prétention de soumettre des estimations, n'étant pas versé dans les questions de chemin de fer. Celles que je présente ont été faites par sir Rivers-Wilson, président de la Compagnie du Grand Tronc, et je ne doute pas que mon honorable ami les agrée.

L'honorable M. FITZPATRICK : Au contraire.

M. BLAIN : Le ministre de la Justice hoche la tête. Je regrette qu'il ait une si mince opinion de sir Rivers-Wilson, qui semble avoir exercé une influence considérable sur le cabinet depuis la dernière session du parlement. De tous les changements apportés au contrat ratifié à la dernière session, il n'en est pas un seul qui soit à l'avantage du pays ; tous favorisent la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Il n'y a pas d'exagération, ce me semble, à dire que sir Rivers-Wilson exerce une grande influence sur le cabinet actuel.

En ce qui concerne le Grand-Tronc-Pacifique, le marché qui nous occupe n'a pas été conclu avec précipitation. Lorsque, au cours de la dernière session, le comité des chemins de fer fut saisi du projet, M. Hays, gérant général de la compagnie, assistait chaque jour aux séances et surveillait fort attentivement les procédures ; tant que dura la préparation du contrat, M. Hays se tint en communication ininterrompue avec les ministres, et chacune de ces questions lui fut soumise pour recevoir son assentiment. Les stipulations du contrat furent discutées ici des semaines et des mois durant, de sorte que le gouvernement et la population du pays savaient à quoi s'en tenir quant aux charges qui devaient peser sur l'Etat ; aussi n'est-ce pas sans quelque étonnement que la gauche a constaté, peu après la clôture de la dernière session, que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique venait se déclarer incapable de tenir ses engagements et demander au gouvernement de modifier le contrat. Les ministres accédèrent à la demande de la compagnie, et les modifications qui furent faites au contrat augmentent dans une très large mesure la garantie de l'Etat ainsi que le chiffre des intérêts que le peuple devra payer. Certains membres de la droite ne craignent pas d'affirmer que la paragraphe que j'invite le gouvernement à amender n'ajoute en rien aux charges de l'Etat. Si tel est le cas, le gouvernement ne pourra pas s'opposer à cet amendement ; mais je ne crois pas que tel soit l'avis du cabinet. Le ministre de la Justice estime que le nouveau contrat ajoute considérablement à la garantie de l'Etat et au chiffre des intérêts que le pays devra payer.

Le gouvernement aurait dû, à mon avis, se montrer plus soucieux des intérêts du Canada. L'entreprise dont il s'agit ici est vaste, elle comporte une dépense de $150,-

000,000 à $175,000,000, et, en justice pour le pays, le gouvernement, sachant que le parlement devait bientôt se réunir, aurait dû, ce me semble, déposer ce contrat sur le bureau de la Chambre avant de le signer, afin que l'opposition et les membres de la droite eussent l'occasion de le discuter. Il aurait dû au moins voir à ce que les modifications apportées au contrat ratifié l'année dernière fussent susceptibles de favoriser la population du Canada au lieu d'être entièrement à l'avantage de la compagnie du Pacifique.

L'honorable M. FITZPATRICK : Il me semble que l'honorable député de Toronto-est (M. Kemp) a présenté un amendement conçu à peu près dans les mêmes termes que celui-ci ; comme il se rapportait aux clauses financières du contrat, c'est le ministre des Finances qui s'en est occupé. Je ne crois pas pouvoir rien ajouter à ce qu'a dit mon honorable collègue, et je demande qu'on me considère comme répétant en ce moment les observations qu'il a faites.

L'amendement de M. Blain est rejeté.

M. A. B. INGRAM (Elgin-est) : Je propose :

Que le bill soit amendé en y ajoutant l'article suivant :

Que le bill soit amendé en y ajoutant l'article suivant :—

Nonobstant les stipulations des contrats annexés, ou les dispositions du présent acte ou de l'acte par le présent amendé, il est par le présent arrêté et statué que, advenant le cas où le gouvernement se déterminerait à se charger de l'exploitation de la division de l'Est à l'expiration dudit bail, le gouvernement aura, pour une autre période de cinquante ans, les droits de traction et de parcours sur la division de l'Ouest ou sur toute partie quelconque de ladite division, et sur tout embranchement ou sur tous embranchements partant d'un endroit ou d'endroits quelconques de la division de l'Est, qu'il jugera nécessaire ou avantageux aux termes et conditions dont il pourra être convenu entre le gouvernement et la compagnie du Pacifique, ou qui, au cas de désaccord à cet égard, seront au besoin établis de la manière prévue au paragraphe 24 (2) du premier contrat, lequel est présentement rendu applicable aux cas pouvant survenir aux termes de ce paragraphe.

Puisqu'il n'a pas été permis au principal associé à cette entreprise de réaliser le projet qu'il avait tout d'abord proposé, c'est-à-dire de construire un chemin de fer allant vers l'ouest en partant de North-Bay ; puisque le gouvernement se charge de construire une ligne entre Winnipeg et Moncton, et qu'en vertu d'un arrangement conclu avec le principal associé et portant qu'à l'expiration de son bail de cinquante ans, ce dernier conservera le droit de circulation et de traction sur la division appartenant à l'Etat, je propose le présent amendement dans le but de conférer au gouvernement, sur la division de l'ouest—pour le cas où l'Etat se chargerait d'exploiter la division qu'il construira—des droits analogues à ceux que, en vertu du nouveau contrat, le Grand-Tronc-Pacifique pourra exercer sur la division de l'est, y compris, en chaque cas, les embranchements.

Il est assez difficile de prédire sur quel point se fera dans cinquante ans l'acheminement de la plus forte partie du trafic ; nul ne saurait dire combien de chemins de fer sillonneront alors les plaines de l'Ouest. Qui sait si, au lieu de se diriger comme aujourd'hui vers l'est, le trafic n'aura pas pris la direction de l'ouest ? C'est pour cela que nous demandons que le gouvernement puisse exercer dans cinquante ans sur la division de l'Ouest des droits et des privilèges semblables à ceux que le Grand-Tronc-Pacifique pourra exercer sur la division de l'Est.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami le ministre de la Justice se proposait d'étudier cette question, mais il n'a pas encore pu le faire; je demanderai donc à mon honorable ami de laisser son amendement en suspens.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je fais appel à l'indulgence de la Chambre et de l'honorable député qui a proposé l'amendement. C'était mon intention de mettre cette question à l'étude hier soir, mais d'autres articles du bill m'ont donné tant à faire que je n'ai pu me conformer à mon désir. J'aimerais mieux que l'amendement restât en suspens jusqu'après l'ajournement.

M. INGRAM : Je veux bien retirer mon amendement, pourvu que cela ne m'empêche pas de le présenter de nouveau après l'ajournement et de l'accompagner des observations que je jugerai nécessaires.

L'honorable M. FITZPATRICK : Sans doute.

L'amendement est retiré.

M. W. B. NORTHRUP (Hastings-est) : J'ai à proposer un amendement dont l'objet est d'assurer la mise en vigueur de certains articles très importants de l'acte primitif, des articles 41, 42, 44 et 45, entre autres. L'article 41 est censé assurer l'efficacité du service, l'article 42 statue sur l'acheminement du trafic, l'article 43 favorise le passage du trafic par les routes canadiennes, l'article 44 porte sur la répartition équitable du trafic, et l'article 45 oblige la compagnie à se pourvoir de moyens de transport sur l'Atlantique et le Pacifique. Le premier contrat ne contient pas de stipulation au sujet des recherches à faire en ces matières. Il semble y avoir là un oubli de la part du gouvernement qui a reconnu dans le premier contrat qu'il était à propos, nécessaire même d'y insérer des stipulations de cette nature. Sous sa forme actuelle, le bill n'est donc, en somme, qu'une sorte d'expression d'opinion de la part de la Chambre par rapport à ces stipulations; il ne contient rien qui soit sus-

ceptible d'en assurer la mise en vigueur. Afin de donner toute leur utilité à ces stipulations, je propose, appuyé par M. Bruce :

Que le bill, au lieu d'être maintenant lu pour la troisième fois, soit renvoyé au comité général de la Chambre, lequel aura instructions de l'amender en y ajoutant l'article suivant, qui sera désigné sous le n° :—

1. Dans le cas où des plaintes seraient faites que les conditions et stipulations mentionnées aux articles 41, 42, 43, 44 et 45 du contrat, dont une copie sert d'annexe à l'Acte concernant la construction d'un chemin de fer national à travers le continent ne sont pas convenablement remplies et observées, ces plaintes et toutes les circonstances qui s'y rattachent feront l'objet d'une enquête immédiate et d'un rapport par la commission des chemins de fer du Canada, et ce rapport ainsi que le résultat de l'enquête seront déposés, incontinent, devant le parlement ; ou si le parlement n'était pas en session, dans les dix jours suivant l'ouverture de la session, afin que le parlement prenne à cet égard l'initiative qu'il jugera utile.

2. Les Compagnies du Pacifique et du Grand Tronc seront régulièrement averties de ces enquêtes et auront le droit de s'y faire représenter et d'y être entendues.

Les observations que j'ai déjà faites suffiront à démontrer qu'il est à propos de pourvoir à la mise en vigueur de ces articles. Nous avons pensé que le plus sûr moyen d'y parvenir consiste, advenant le cas où il serait fait quelque plainte, à donner à la Commission des chemins de fer, récemment investie de pouvoirs si étendus, instruction de s'en enquérir et de faire rapport au parlement qui jugera en dernier ressort. En laissant les choses dans leur état actuel, le gouvernement se trouverait dans l'impossibilité d'intervenir dans le cas où des plaintes se feraient entendre. Au deuxième paragraphe de l'amendement, il est stipulé qu'avis devra être signifié au Grand Tronc et à la compagnie du Pacifique, et cela, pour éviter toute injustice. Il importe que la compagnie du Pacifique soit prévenue ; il importe également qu'un avis soit aussi signifié au Grand Tronc à son titre de garant de la politique de la compagnie. On devra donner à ces deux compagnies l'avantage de comparaître devant la Commission des chemins de fer; de cette façon, lorsque la Chambre sera saisie de l'affaire, elle n'entendra pas uniquement une seule partie: elle aura devant elle la plainte et les témoignages qui l'appuieront ainsi que les allégations de la compagnie.

L'honorable M. FITZPATRICK : Lorsque cet amendement fut discuté en comité général, j'ai dit que le même but était susceptible de s'atteindre à la faveur des dispositions de l'article 45 de l'Acte des chemins de fer. J'ai eu depuis l'occasion de faire une étude plus approfondie de la question, et je n'ai rien trouvé qui pût me porter à changer d'avis. Je demanderai donc à la Chambre de rejeter l'amendement. J'ajouterai, cependant, que je vais continuer d'étudier la question ; s'il y a lieu de modifier l'opinion que je me suis déjà formée, je préparerai, pour obvier à l'inconvénient signalé par mon honorable ami (M. Northrup) un amendement à l'Acte des chemins de fer.

M. R. L. BORDEN : Il est bien évident que cet amendement fournit des moyens d'action que ne donne pas l'Acte des chemins de fer. Que cette loi pourvoie à des recherches en des cas de cette nature, c'est une question susceptible de donner lieu à de légitimes divergences d'opinion. Pour ma part, je ne crois pas que l'Acte des chemins de fer ait une telle portée. A tout évènement, je ne m'étonnerais pas de voir mon honorable ami le ministre de la Justice différer d'opinion avec moi. Si j'exprime cette opinion, c'est que le contrat annexé ne me paraît pas faire partie de la loi de façon à être considéré comme partie intégrante de l'acte spécial.

Il serait possible, je crois, de trouver de très bonnes raisons d'en agir ainsi. Mais même en mettant de côté ces considérations, l'amendement a cette importance qu'il signale au Grand Tronc et au Grand-Tronc-Pacifique un moyen que le gouvernement pourra employer dans le cas indiqué, sur rapport de la Commission des chemins de fer. Voilà ce qui surtout caractérise cet amendement et pourrait aussi former un des traits caractéristiques de ce bill. Le parlement s'assurerait par là le droit indiscutable d'intervenir, sans qu'on pût l'accuser de manquer de bonne foi. Je me demande si mon honorable ami le ministre de la Justice peut bien entendre ce que je dis.

Ne pourrions-nous pas, M. l'Orateur, avoir un peu plus d'ordre ici.

M. l'ORATEUR : Silence, messieurs.

L'honorable M. FITZPATRICK : Il y a tant de bruit que j'ai renoncé à écouter.

M. R. L. BORDEN : Ce nous serait un grand soulagement, M. l'Orateur, si ces messieurs qui désirent causer voulaient bien se retirer soit au n° 16 ou au n° 6, et y poursuivre là leur conversation. Ces chambres sont destinées à cela. Sans compter que l'expédition des affaires en souffre, il est peu bienséant aux membres de cette Chambre de choisir, pour parler à tue-tête,le temps où il se discute des choses de très grande importance. Je ne m'explique pas qu'on puisse agir de la sorte. Je ne saurais dire si on se gêne moins d'un côté que de l'autre; mais que cela vienne d'un côté ou de l'autre, pour ma part je proteste contre la chose.

M. OLIVER : L'honorable député voudrait-il bien tourner les yeux vers les fauteuils qui sont à sa gauche.

M. R. L. BORDEN : J'ai eu soin de dire que je ne visais pas plus un côté que l'autre. L'honorable député n'a-t-il pas compris ? Je vais le répéter : Je ne visais pas plus un côté que l'autre.

M. OLIVER : J'allais simplement——

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami voudra bien me le pardonner, mais il est inutile de continuer cette discussion. Il m'a été bien difficile ce soir d'entendre ce que disait mon honorable ami le ministre de la Justice, bien qu'il parlât sur un ton de voix assez élevé ; et maintenant il me dit qu'il ne peut pas m'entendre, bien que je parle aussi distinctement et à voix aussi élevée que je le puis.

J'en étais donc à dire qu'il conviendrait d'avertir dès maintenant les Compagnies du Grand Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique que tout manquement de leur part à remplir les conditions de leur contrat pourra donner lieu à l'intervention du parlement. Si nous ne faisons pas de stipulations maintenant, je crains que le parlement ne puisse pas ensuite convenablement intervenir. Si la Compagnie du Grand Tronc, bien qu'elle dirige les actes de l'autre compagnie, ne se rend pas elle-même coupable de violation des stipulations contenues dans le contrat qui la lie, on ne pourra, selon moi, avoir recours au parlement que si ce contrat en fait mention ; et c'est ce qui me fait considérer cet amendement comme important. Aussi, en attendant que l'on ait amendé la loi des chemins de fer dans le sens indiqué par le ministre de la Justice, nous demandons à modifier le bill conformément au projet de résolution du député de Hastings (M. Northrup).

L'amendement de M. Northrup est rejeté sur la même division.

M. M. K. RICHARDSON (Grey-est) : J'ai à présenter un amendement touchant le taux d'intérêt que le Grand-Tronc-Pacifique devra payer pour le loyer de la division de l'est. Le contrat dit bien que le loyer sera fixé à 3 pour cent du coût total de la construction, mais nous ne savons pas ce que va coûter cette construction. Nous savons qu'il faudra emprunter l'argent destiné au paiement des travaux, et cependant, avec les meilleures conditions dans lesquelles le Canada se soit jamais trouvé, on ne peut emprunter à ce taux. Il n'est pas concevable qu'au moment où le Canada se lance dans des entreprises de cette ampleur, le crédit du pays puisse s'accroître au point de nous procurer l'avantage de taux moins élevés qu'ils ne sont aujourd'hui. C'est plutôt le contraire auquel il faut s'attendre. Il n'est pas probable que d'ici à quelques années nous puissions emprunter à 3 pour cent ; et c'est là ce que le Grand Tronc doit payer pour l'usage du chemin. Appuyé par l'honorable député de Grey-nord (M. Thompson), je présente l'amendement qui suit :

Nonobstant les dispositions de cet acte ou de l'acte amendé, ou du contrat y annexé, le loyer à être payé par la Compagnie du Pacifique pour la division de l'est devra être versé semi-annuellement, et ne sera pas moindre que le taux d'intérêt payable de temps en temps sur les sommes empruntées par le gouvernement pour la construction de la division de l'est.

La Chambre ayant déjà délibéré sur la matière de cet amendement, il n'est pas probable, je le sais, qu'elle l'accepte aujourd'hui; mais nous, députés de la gauche, nous pensons qu'il est de notre devoir d'exprimer avec toute l'énergie possible nos vues sur les arrangements que le ministère, prétendant agir au nom du peuple, a faits avec la Compagnie du Grand Tronc. Le taux le moins élevé auquel nous puissions emprunter aujourd'hui est de 3½ pour cent. Cette différence d'un demi pour cent peut paraître insignifiante ; mais, eu égard au coût total de la construction et à la durée du privilège dont va jouir le Grand Tronc, elle ne laisse pas de former en fin de compte un item fort considérable Il semble juste et raisonnable que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique paye un loyer au moins égal à l'intérêt que le gouvernement devra payer sur ses emprunts. Considérant tous les privilèges et avantages que ce contrat et ses amendements accordent au Grand Tronc, il me semble que la compagnie pourrait nous faire cette légère concession. Je dis légère, mais je me trompe ; elle est, au contraire, très importante : elle peut s'élever à des millions de dollars. Au dire de l'expert le plus éminent du pays en matière de chemins de fer, les nouvelles conditions que l'on fait au Grand Tronc lui vaudront au moins $18,000,000. Cela étant, pourquoi ne l'obligerions-nous pas à payer pour la division de l'est un prix au moins égal à l'intérêt que le pays va payer sur l'emprunt destiné à ce prolongement de la voie.

Ce loyer, M. l'Orateur, aux termes du contrat, doit être payé au gouvernement tous les ans, à certaine époque de l'année ; mais il ne serait que raisonnable qu'étant continûment en possession du chemin, en retirant continûment des revenus, la compagnie payât cet intérêt au moins tous les six mois. La chose a une grande importance pour le trésor ; et une telle disposition devrait, je crois, être incorporée au bill. Si on ne le fait pas, nous aurons du moins la satisfaction de penser que nous avons rempli notre devoir envers le pays en demandant au gouvernement une chose qui semble si raisonnable, et qu'en toute justice on devrait concéder au pays, en vue des immenses faveurs que l'on a faites au Grand-Tronc-Pacifique par ce dernier contrat. En sollicitant la concession de ces deux points :—payement du loyer semi-annuellement et payement d'un taux d'intérêt au moins égal à celui des emprunts que le gouvernement va contracter—nous demandons simplement ce qu'en justice on devrait faire pour le peuple du Canada. Comme je l'ai déjà dit, nous pouvons bien ne pas réussir à faire accepter ces modifications, mais le pays saura du moins que nous, représentants de diverses régions du Canada, nous avons hautement exprimé nos vues sur ce que nous croyions juste et raisonnables, lesquelles, nous n'en doutons pas, sont celles de la masse des électeurs, qui nous approuvent

et à qui nous aurons à rendre compte de notre gestion. Nous croyons que, sans distinction de parti, la grande majorité des électeurs qui pensent sur ces matières, approuveraient ces changements, si justes dans leur objet. Sans donc discourir plus longtemps, je soumets à la Chambre cet amendement.

L'honorable M. FITZPATRICK : A l'égard de cet amendement, comme aussi à l'égard de celui qu'a proposé mon honorable ami le député d'Hastings-est (M. Northrup), je dois dire que le ministre des Finances, spécialement chargé des questions de finances qui occupent le gouvernement, a traité celle-ci au point de vue financier devant la Chambre siégeant en comité. Je m'en tiendrai donc à ce qu'il a dit alors, et prendrai ce qu'il a dit comme étant la réponse qu'il ferait aujourd'hui de la part du gouvernement s'il était présent.

M. T. I. THOMSON : Cet amendement que l'on propose est, selon moi, très raisonnable, et il serait bien vu du peuple. Je ne vois pas pourquoi, après avoir construit ce chemin, emprunté l'argent à 3½ pour cent peut-être, assumé toute la responsabilité de l'entreprise, nous serions encore tenus de le livrer à cette compagnie à meilleur marché que l'intérêt va nous coûter. A mon sens, le loyer du chemin devrait égaler l'intérêt de nos emprunts. Le pays ne pourra guère, d'ici à plusieurs années, emprunter à des taux moins élevés qu'il le peut aujourd'hui. Le gouvernement ne pourrait pas aujourd'hui trouver à emprunter à 3 pour cent. Ces demandes d'argent sans cesse renouvelées, les obligations successives auxquelles le gouvernement va avoir à faire face, les besoins toujours croissants du pays, tout cela devra nécessairement affecter notre crédit ; et il n'est pas possible qu'il soit à l'avenir meilleur qu'il ne l'a été jusqu'ici. Nous pouvons nous attendre à payer beaucoup plus que 3 pour cent sur l'argent que va nécessiter la construction de ce chemin. Je ne m'explique pas pourquoi on nous demanderait de payer un tanx d'intérêt plus élevé que nous ne demandons à la compagnie pour l'usage de la ligne. Cela étant, je crois l'amendement raisonnable, et il ne saurait manquer de se recommander à tous les membres de cette Chambre comme il se recommandera, j'en suis sûr, au pays tout entier. C'est donc avec grand plaisir que j'appuierai la proposition.

M. JAMES CLANCY (Bothwell) : L'honorable ministre a jusqu'ici fait si mauvaise mine à tous nos amendements que je commence à désespérer de lui voir rien accueillir qui vienne de nous, quelque raisonnaible que soit la proposition, et quelque injustifiable que puisse être sa résistance à nos demandes. Je demande la permission de proposer l'amendement qui suit :

Que le bill ne subisse pas maintenant l'épreuve de la troisième lecture, mais qu'il soit renvoyé au comité général de la Chambre, avec instructions d'y ajouter l'article qui suit :

(2) Nonobstant ce qui est contenu dans l'article 3 du contrat supplémentaire, il est par ces présents prescrit que dans le cas de l'achèvement de la partie de la division est qui s'étendra d'un point à Winnipeg ou près de cette ville dans une direction est, jusqu'au point de raccordement avec l'embranchement de la Compagnie du Pacifique sur le lac Supérieur, ou dans une direction est jusqu'au point de raccordement avec l'embranchement de la Compagnie du Pacifique sur North-Bay, avant l'achèvementt de toute division est, par l'Etat, alors la Compagnie du Pacifique, en attendant cet achèvement, aura doit de louer et louera, des commissaires lesdites partie et parties ainsi construites depuis un point à ou près Winnipeg jusqu'aux dits points de raccordement, en versant un loyer, payable semestriellement, égal à trois pour cent du coût de construction desdites partie ou parties ainsi louées, et sous réserve aussi de toutes conditons légitimes et ordinaires dont les commissaires et la Compagnie pourront convenir.

Néanmoins, lesdits bail ou baux seront sujets aussi au droit imprescriptible desdits commissaires de se servir et de faire l'exploitation de toutes ou partie desdites portions ainsi louées et pour les fins qu'ils jugeront nécessaires ou convenables pour l'exécution de leur commission ; et les commissaires alloueront et déduiront du loyer payable par la Compagnie du Pacifique des montants ou une compensation légitimes pour leur exercice du droit de cet usage et exploitation, lesquels montants et compensation seront débattus entre la Compagnie du Pacifique et les commissaires, et au cas où il y aurait désaccord à ce sujet ou à l'égard desdites conditions d'affermage, elles seront déterminées de la façon prescrite par le paragraphe 24 (2) du susdit contrat.

J'ai peine à croire qu'il soit venu à la pensée des membres du cabinet que, par ce contrat, la Compagnie du Pacifique aurait, libre de tous loyers et péages, l'usage de cette ligne tant que durerait sa construction, et qu'après l'achèvement de l'entière division, elle aurait encore droit, sans rien payer, d'entrer en possession du tout, en vertu du bail général qui couvre virtuellement une période de dix années. Le ministre de la Justice nous a dit, je crois, il y a un jour ou deux, que le gouvernement se proposait de construire simultanément les deux divisions, celle de l'Est et celle de l'Ouest ; ce qui veut dire que tout la division de l'Ouest, y compris la partie des prairies, sera achevée en huit années. Si la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique arrive à compléter en peu de temps la division de l'Ouest, comme nous l'ont dit les députés de la droite, et plus particulièrement le ministre de la Justice, il n'est pas douteux qu'on ne se hâte en même temps de construire la partie qui va de Winnipeg à Fort-William, ou quelque part sur le lac Supérieur, afin d'utiliser la voie des lacs ; ou encore qu'on ne se rende le plus tôt possible à North-Bay, pour établir un raccordement avec le réseau du Grand Tronc dans la province d'Ontario ; ce qui permettrait à la compagnie de faire usage de sa propre ligne dans l'Est. On a commis là une grave méprise. J'ai peine à croire que l'attention du gouvernement a été

appelée sur ce point ; car autrement il y aurait pourvu. Il n'y a aucune raison pour que la compagnie ne paye point de loyer. D'un autre côté, il y en a de très bonnes pour qu'elle paye, quisqu'elle va se servir de ces trançons de ligne comme d'un moyen de sortie pour son trafic de l'Ouest, et continuera de s'en servir à cette fin même après que la division de l'Est aura été construite. Cela revient à dire que, pendant au moins dix-huit années, elle va jouir d'une partie de la voie sans rien payer. Mais il y a autre chose. La droite avait mis beaucoup d'importance à la construction de cette partie de la ligne qui de Winnipeg doit se rendre à Québec et à Moncton ; on devait, disait-on, y voir la garantie que les produits du pays prendraient la route de nos ports. C'est le contraire qui va arriver. Dès que seront construits ces deux embranchements sur North-Bay et Fort-William, la compagnie y fera passer tout son trafic. Durant la saison de navigation, le Grand-Tronc-Pacifique, profitera de la voie des lacs, tout comme le font aujourd'hui le Pacifique Canadien et le Canadian-Northern, et, advenant l'hiver, le Grand Tronc tendra à faire passer sur sa propre ligne son trafic de l'Ouest, qu'il acheminera sur Portland. Et je ne vois pas que nous puisisons lui chercher querelle sur ce point : une compagnie de cette importance conduit naturellement ses affaires d'une façon strictement pratique ; et c'est ce que ferait le Grand Tronc en prenant la route de Portland. Si le ministre de la Justice avait à recommencer, je doute fort qu'il permît au Grand-Tronc-Pacifique d'user ainsi de la ligne pendant tout le temps qu'en durera la construction, aux conditions prévues dans cet article.

Je ne pense pas que le ministre de la Justice dise aujourd'hui que cette disposition est dans l'intérêt du Canada. Je nourris encore l'espoir que l'honorable ministre acceptera cet amendement lequel, même, est à peine suffisant en vue de la protection de l'intérêt public.

M. A. BRODER (Dundas) : Je comprends très bien pourquoi le ministre de la Justice ne veut pas accepter tous ces amendements. C'est qu'il ne reconnaîtrait plus lui-même son propre enfant demain s'il lui faisait porter tout ce nouveau costume.

L'honorable M. FITZPATRICK : Ecoutez ! écoutez !

M. BRODER : L'enfant aurait tellement meilleure apparence, que le ministre de la Justice ne pourrait croire que c'est le sien. La section des prairies sera terminée la première, et le Grand Tronc sera pressé de compléter les travaux de Winnipeg à Port-Arthur et à North-Bay, afin d'être en mesure de diriger le grain sur Portland par son propre réseau. Plus cet état de choses durera longtemps, plus il sera difficile de faire passer les marchandises par votre section de l'est une fois qu'elle sera complétée jusqu'à Québec. Il est généralement admis que le taux du fret maritime décide dans une large mesure de la route que suivra le commerce d'exportation, et depuis nombre d'années le fret a été moins cher de Portland que des ports canadiens.

L'honorable M. FITZPATRICK : Pas pour le blé.

M. BRODER : En hiver ?

L'honorable M. FITZPATRICK : En été.

M. BRODER : Je suis persuadé que le ministre de la Justice se rendra compte de la sagesse de l'amendement, qui a pour but d'obliger le Grand-Tronc-Pacifique à faire quelque nouvel arrangement avec les commissaires, ce qui nous permettra de régler l'écoulement de ce trafic, en attendant l'achèvement de la section de l'est. J'ai confiance que l'honorable ministre acceptera cette mesure de protection.

L'honorable M. FITZPATRICK : La différence entre nos honorables amis et nous-mêmes, c'est que, dans l'idée du gouvernement le prolongement de l'est doit s'étendre de Winnipeg à Moncton, tandis que, dans l'idée des honorables députés de la gauche, la section de l'est ne se rend que jusqu'à North-Bay. Le gouvernement, par amendement au contrat primitif, prescrit que les parties complétées de la section de l'est pourront en aucun temps être cédées à bail par les commissaires au Grand-Tronc-Pacifique ; mais ces honorables messieurs de la gauche voudraient que les commissaires n'eussent ce pouvoir que pour la partie de la ligne qui va de Winnipeg à North-Bay. Que mes honorables amis n'oublient pas que c'est là le nœud du débat entre nous ; c'est leur programme par opposition au nôtre. Leur programme consiste dans le prolongement du réseau du Grand Tronc de North-Bay à Winnipeg ; le nôtre, dans la construction du chemin de Winnipeg à Québec et Moncton. Tant que nous ne serons pas tombés d'accord sur ce point, mes honorables amis ne sauraient sensément s'attendre à ce que nous acceptions cet amendement, dont l'effet serait de réduire à néant toute la politique du gouvernement. Mes honorables amis de l'opposition prétendent que le partie du chemin reliant Winnipeg à North-Bay sera construite la première. Je suis loin d'admettre que c'est là ce qui va arriver. Je suis d'avis d'admettre que tout le chemin sera construit à la fois. Même si le chemin est construit de Winnipeg jusqu'à un point au nord de North-Bay, je ne puis voir d'objection à ce que les commissaires louent cette partie de la ligne au Grand-Tronc-Pacifique. Nous n'avons aucun désir d'empêcher le commerce de s'écouler par North-Bay, si c'est là sa voie naturelle——

M. CLANCY : Le gouvernement se propose-il dans ce cas d'exiger un loyer du Grand-Tronc-Pacifique ?

L'honorable M. FITZPATRICK. Sans

doute ; et c'est ce que stipule notre contrat. D'après l'amendement, si les commissaires cédaient à bail une partie de ce chemin, ils seraient dans l'obligation de la leur laisser à titre gratuit pendant sept ans. A cet égard, nous ne sommes pas de l'avis de nos honorables amis. Nous disons que c'est une interprétation absurde à donner au contrat ; que nous n'avons dans l'esprit aucun arrangement de cette nature. Vous n'auriez qu'à faire le rapprochement avec le bail de la ligne entière.

M. CLANCY : Et il ne faut pas qu'il soit plus onéreux ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Ce n'est pas le bail qui ne doit pas être plus onéreux; ce sont les conditions. Ce que l'on devra comparer, c'est le bail d'une partie pour un laps de temps limité et le bail de la ligne entière pour cinquante ans; et il vous faut aussi comparer le bail de cette partie soumise à la juridiction supérieure des commissaires. Il est donc impossible d'établir pour le moment quelles seront les conditions du bail ; car personne ne peut prévoir maintenant dans quelle mesure les commissaires se prévaudront de leur droit ou dans quelle mesure la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique exploitera le chemin; et si vous ne connaissez ni l'étendue de l'usage, ni sa durée, il est impossible de déterminer quelles seront les conditions du bail. Tous ces détails seront déterminés quand le temps sera venu d'utiliser le chemin et quand les conditions dans lesquelles on veut s'en servir seront connues. Je dis que cet amendement met en présence les deux programmes, celui de l'opposition qui consiste dans le prolongement du réseau du Grand Tronc depuis North-Bay jusque dans le Nord-Ouest——

M. CLANCY : Non, non.

L'honorable M. FITZPATRICK : Mais oui; et d'autre part, le programme du gouvernement qui entraîne la construction de la division de l'Est de Winnipeg à Moncton.

L'amendement de M. Clancy est rejeté sur la même division que le précédent.

M. G. ALCORN (Prince-Edouard) : M. l'Orateur, j'ai un amendement à proposer à l'article 7; c'est virtuellement le même que j'ai eu l'honneur de proposer quand la Chambre était formée en comité général. Il est ainsi conçu :

Que tous les mots après le mot "Que", dans la motion principale, soient supprimés et remplacés par les suivants :—"le bill soit renvoyé à un comité général avec instruction de l'amender en y ajoutant ce qui suit comme paragraphe (d) :

Nonobstant toute disposition du présent acte amendé par les présentes, ou des contrats y annexés, Sa Majesté le Roi, agissant comme susdit, ne sera pas tenu ou obligé de remplir ou exécuter aucune des conventions, conditions ou stipulations édictées dans lesdits contrats de la part du Canada, à moins et tant que la Compagnie du Grand Tronc n'aura pas fait avec Sa Majesté le Roi agissant comme susdit, un arrangement en vertu duquel la Compagnie du Grand Tronc conviendra ce qui suit :—Que ni la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, ni la Compagnie du Grand Tronc ne devront en aucune manière permettre, conseiller ou encourager, directement ou indirectement, le transport du trafic par des routes ou à des tarifs autres que ceux prescrits dans ledit arrangement, et que chacune desdites compagnies devra, à tous égards et de bonne foi, faire tous ses efforts pour remplir les conditions auxquelles l'aide publique est accordée et acceptée, savoir : le développement du commerce par des routes canadiennes vers des ports maritimes du Canada.

Quand cette motion fut proposée en comité général, l'honorable ministre de la Justice, en réponse aux observations que j'avais eues l'honneur de faire à ce sujet, déclara qu'elle reposait sur la supposition que le Grand Tronc serait intéressé à ruiner l'exploitation de la Compagnie du Pacifique. Il me semble suffisant de répondre à cela, comme je l'ai dit en substance lorsque j'ai proposé l'amendement, que les deux compagnies sont une même institution, et que, par conséquent, bien que ce soit le Grand-Tronc-Pacifique qui recevra les marchandises et voyageurs de l'Ouest, ce trafic finira toujours par aller à cette compagnie dédoublée, mais régie virtuellement, dans ses deux branches, par le même personnel. Peu importe à cette compagnie dédoublée la voie que suivra le trafic pour atteindre l'Atlantique; elle le dirigera de préférence vers les ports qui lui offrent de plus grands avantages à cause de leurs installations terminales et des lignes de paquebots maritimes qui y aboutissent. C'est là, me semble-t-il, une réponse saitsfaisante à cette objection. A moins que cet amendement ne soit accepté, la Compagnie du Grand Tronc ne sera pas plus liée qu'elle ne l'est actuellement à diriger le trafic par la voie du Grand-Tronc-Pacifique; elle sera parfaitement libre de lui faire suivre une des deux autres voies, celle de Chicago ou celle de North-Bay; et les deux compagnies ayant les mêmes intérêts, une fois qu'elles se seront assuré le trafic, elles le dirigeront par la route qui leur donnera le plus de bénéfices et répondra le mieux aux fins du service qu'elles remplissent pour le public.

Mais nous demandons dans cet amendement non seulement que la compagnie du Pacifique soit liée par ces contrats et par ces deux bills, mais que la Compagnie du Grand Tronc soit tenue de signer les mêmes conventions et soit liée de la même manière. Une autre objection du ministre de la Justice c'est qu'il n'a pas été démontré qu'il existe des voies aux Etats-Unis par lesquelles le trafic pourrait être détourné du côté de Chicago. On m'informe, et j'ai souvent entendu affirmer en cette Chambre, qu'il existe des lignes aux Etats-Unis dans lesquelles le Grand Tronc est intéressé, qui pourraient être reliées au

Grand Tronc par un tronçon de soixante milles et par le moyen duquel le raccordement se ferait facilement entre Chicago et Winnipeg. L'honorable ministre a déclaré, en outre, que la Compagnie du Grand Tronc était tenue de garantir la seconde émission d'obligations du Grand-Tronc-Pacifique, et il a demandé comment elle pourrait payer l'intérêt sur ces obligations, si elle mettait le Grand-Tronc-Pacifique hors d'état de gagner quelque chose. En réponse, permettez-moi d'observer de nouveau que les deux compagnies n'en forment virtuellement qu'une. Même les personnels dirigeants des deux compagnies sont à peu près identiques ; les intérêts sont les mêmes ; et l'objection étant semblable à la précédente, la même réponse s'applique.

Mon honorable ami dit encore que la Compagnie du Grand Tronc détiendra les actions communes du Grand-Tronc-Pacifique et devra en payer la valeur, et puisqu'elle les aura payées en argent, ira-t-elle, demande-t-il, ruiner les chances de succès d'une compagnie dont elle détient les actions ? Cette question a été discutée très en détail aux diverses phases du présent débat, à la fois au sujet du bill de l'année dernière et au sujet de celui de cette année. Les partisans du ministère ont toujours soutenu que ces actions devaient être et seraient payées par le Grand Tronc ; mais si nous nous reportons au contrat, nous voyons que l'engagement que prend le Grand Tronc n'est pas d'acquérir ces actions à prix d'argent, de les acheter comme le ferait un acquéreur ordinaire. Les mots employés sont "recevra et acceptera". Il n'y a, assurément, rien dans ces paroles qui implique l'obligation pour la compagnie de payer pour ces actions le prix courant ou tout autre prix. Si on s'était proposé cette fin, si le gouvernement et la Compagnie du Grand Tronc avaient eu en vue l'achat, on se serait certainement servi des mots tels que "achètera et acquerra" ou "achètera et paiera" au lieu des mots "recevra et acceptera." Il n'est pas à ma connaissance que dans aucun cas où l'on se proposait d'engager l'autre partie à payer quelque chose, on l'ait simplement priée de recevoir et d'accepter cette chose. Et nous avons l'avis formel, dans les termes les plus nets, du président du Grand Tronc, que c'est là l'interprétation qu'il se propose de faire donner au contrat par sa compagnie ; que celle-ci prendra les actions en équivalent de sa garantie de la seconde émission d'obligations et n'en paiera pas le prix. C'est là l'idée qu'elle se fait de son obligation. Une fois que les actions lui auront été transférées en équivalent de sa garantie des obligations, elles seront sa propriété, et il s'ensuit nécessairement, que quel que soit l'équivalent qu'elle en obtiendra lorsqu'elle en disposera, le produit de la vente de ces actions ira dans les coffres du Grand Tronc et ne deviendra jamais la propriété du Grand-Tronc-Pacifique. Ce sont là, à mon avis, des réponses satisfaisantes aux objections de l'honorable ministre par rapport à cet amendement. Je ne me sens pas disposé à reprendre mon exposé des raisons pour lesquelles le ministre devrait accepter cet amendement, et je me borne à ces observations, dans l'espoir qu'un nouvel examen de la question engagera l'honorable ministre à accepter l'amendement.

M. ALCORN.

L'honorable M. FITZPATRICK : Mon honorable ami raisonne comme si les intérêts du Grand Tronc devaient être hostiles à ceux du Grand-Tronc-Pacifique. De l'avis du gouvernement les intérêts des deux compagnies seront identiques. Ils seront identiques, en premier lieu, parce que le Grand Tronc va garantir la seconde émission d'obligations du Grand-Tronc-Pacifique, et, en second lieu, parce que le Grand Tronc sera porteur d'actions ordinaires de cette dernière compagnie au montant de $22,000,000, actions dont il devra payer la valeur en espèces ou leur équivalent.

Mon honorable fait erreur en supposant qu'en aucun temps j'aie dit que le Grand Tronc était tenu de payer ces actions en espèces. Ce que j'ai dit c'est qu'il était tenu d'en payer la valeur en numéraire ou son équivalent. Mon honorable ami en outre, ne doit pas oublir que le Grand Tronc, dès ses débuts, a cherché à pénétrer dans le Nord-Ouest par North-Bay et Winnipeg. L'inexécution par le Grand-Tronc-Pacifique d'aucun de ses engagements—et toute la section de l'Est doit être entreprise et exploitée en bloc —aura l'effet d'annuler le bail. Ce sont les raisons qui rendent cet amendement inutile. Il serait oiseux de les énumérer de nouveau. Je ne puis convaincre mon honorable ami, et assurément il ne saurait me convaincre ; je dois donc prier la Chambre de rejeter l'amendement.

M. R. L. BORDEN : Les intérêts du Grand Tronc pourront être les mêmes que ceux du Grand-Tronc-Pacifique en ce qui regarde la section de l'Est, mais il se peut aussi qu'ils ne le soient pas. Il pourra se produire un ensemble de circonstances qui feront que le Grand Tronc aura plutôt intérêt à expédier ses marchandises par quelque autre route que la division de l'Est. Ce n'est pas du tout impossible. En premier lieu, le Grand Tronc, à quelque date future, pourra être en mesure, par le jeu de la même influence qui lui a assuré ces concessions, de se débarrasser de la division de l'Est, ou de faire modifier les conditions du bail. Dans ce cas, on conçoit facilement que toute sauvegarde résultant de l'obligation pour la compagnie d'utiliser la division de l'Est serait absolument perdue. Au contraire, si vous liez le Grand Tronc au moyen d'une stipulation dans ce contrat, la protection que vous auriez, pour n'être pas parfaite, serait beaucoup plus efficace que celle que nous avons actuellement. Cet amendement est dans le même sens que celui qui a été rejeté il y a

quelques instants, par lequel nous voulions qu'on établît un droit d'appel au parlement dans le cas où le Grand Tronc, tout en n'étant pas formellement lié par le contrat, ne se conformerait pas de bonne foi aux stipulations y contenues. Le présent amendement cherche à atteindre le même but par une autre voie, en imposant directement au Grand Tronc l'obligation de se conformer aux stipulations du contrat qui ne lient aujourd'hui que le Grand-Tronc-Pacifique. Dans ce but, bien que nous n'aimions pas à proclamer que le ministre de la Justice ne nous a pas convaincu, l'état des choses est tel que nous ne pouvons retirer notre amendement ; et nous demandons que la Chambre soit appelée à voter.

L'amendement de M. Alcorn est rejeté sur la même division que l'amendement précédent.

M. CLARE propose l'ajournement du débat.

La motion est adoptée.

BILLS D'INTERET PRIVE—PROLONGATION DES DELAIS.

M. R. L. BORDEN : Si je ne me trompe mon très honorable ami le premier ministre va proposer que nous ajournions la Chambre jusqu'à mercredi prochain, au lieu de demain ; et d'honorables députés plus versés que moi en ces matières m'informent que certains bills d'intérêt privé qu'on avait obtenu la permission de présenter et qui ne l'ont pas été, ne pourront l'être, vu que les délais pour la présentation des bills de cette nature vont expirer demain. Je propose, en conséquence que les délais soient prolongés. Avec l'appui de M. Taylor, je propose :

Que, les délais pour la présentation des bills d'intérêt privé expirant demain, 20 du courant, il est opportun de les prolonger jusqu'à vendredi, le 27 du courant.

Ces trois bills auxquels j'ai fait allusion—je n'en connais rien personnellement—sont, à ce qu'on me dit, soumis au comité nommé à cette fin ; serait même sur le point d'en faire rapport, et ils seraient présentés à la Chambre demain. Il me semble donc que nous devrions accorder cette prolongation des délais, afin que l'ajournement d'aujourd'hui ne porte pas préjudice aux personnes intéressées dans ces bills.

Sir WILFRID LAURIER : C'est parfaitement raisonnable, M. l'Orateur.

La motion est adoptée.

AJOURNEMENT POUR L'ANNIVERSAIRE VICTORIA—AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

Sir WILFRID LAURIER : Avant de proposer que nous levions la séance, je propose, pour me rendre au désir généralement exprimé :

Que, lorsque la Chambre s'ajournera aujourd'hui, elle reste ajournée jusqu'à mercredi prochain, 25 du courant.

M. R. L. BORDEN : Etant donné le travail très défectueux que nous avons exécuté aujourd'hui, je ne vois pas de raison pour que la Chambre ne s'ajourne pas jusqu'à mercredi prochain, considérant surtout que nous n'avons guère perdu de temps depuis deux ou trois semaines. Mais avant que la Chambre s'ajourne, le premier ministre, en l'absence du ministre des Finances, voudra-t-il nous dire à quelle date nous pouvons nous attendre qu'on soumettra le budget. Bien entendu, nous comptons qu'on nous en donnera avis assez vite d'avance. Même si le premier ministre ne pouvait indiquer très exatement la date, il sera peut-être en mesure de nous dire que le budget ne sera pas soumis avant telle date, ou, de quelque autre manière, nous donner une idée de l'époque à laquelle le budget sera présenté.

Sir WILFRID LAURIER : Comme il a été convenu que nous finirions la troisième lecture du bill du chemin de fer National Transcontinental, jeudi prochain, je dirai, sans vouloir nous engager d'une manière absolue, que nous nous proposons de soumettre le budget la semaine suivante. Je n'ai pas eu l'occasion d'en causer avec le ministre des Finances, mais connaissant ses vues, je ne pense pas me tromper dans ce que je viens de dire.

La motion est adoptée.

Sur la proposition de sir Wilfrid Laurier, la Chambre s'ajourne à 9 heures et 40 minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 25 mai 1904.

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

ACTE DE TEMPERANCE DU CANADA—AMENDEMENT.

M. B. B. LAW (Yarmouth) demande d'être autorisé à présenter le bill (n° 119) amendant l'Acte de tempérance du Canada.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député voudrait-il nous expliquer ce bill ?

M. LAW : Cet amendement est bien simple. Il s'agit de donner au magistrat prononçant la condamnation le pouvoir d'emprisonner avec ou sans travaux forcés, au lieu que l'acte actuellement en vigueur ne comporte condamnation que sans les travaux forcés.

La motion est adoptée, et le bill est lu une première fois.

QUESTIONS.

PONT SUR LE CANAL TRENT.

M. SAM HUGHES demande :

1. Des arrangements ont-ils été faits entre le gouvernement et la population ou la municipalité du township de Carden, comté de Victoria, au sujet d'un octroi de deniers au township au lieu d'un pont dans la septième concession ?
2. Quel montant était stipulé dans la transaction ?
3. A qui l'argent a-t-il été payé ?
4. Les contribuables du township ont-ils été consultés à ce sujet ?
5. Par qui a été dépensé l'argent, et de quelle manière ?
6. Quel aurait été le coût d'un pont élevé sur le canal, dans la septième concession ?
7. Le gouvernement sait-il que nombre d'électeurs intéressés n'ont jamais été consultés à ce sujet ?
8. Est-ce l'intention du gouvernement de construire un pont sur le canal, dans cette concession ?

L'honorable E. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) :

1. Non ; mais le ministère a consenti à construire certaines routes au lieu d'un pont à haut niveau dans la septième concession, comté de Cardwell.
2. $13,614.
3. A MM. Larkin et Sangster, entrepreneurs des travaux de la section 2, division Balsam-Simcoe, du canal Trent.
4. Cela est probable, car le bailli, M. Michael Healy, et le greffier, M. Walsh, ont conclu les arrangements, et le conseil a voté un règlement. Plusieurs contribuables intéressés se sont aussi engagés par écrit à ne présenter aucune réclamation.
5. L'argent a été versé par le ministère des Chemins de fer et Canaux.
6. Il en aurait coûté $12,000.
7. Le ministère n'en a jamais rien su.
8. Non ; ce n'est pas l'intention du ministère de construire un pont sur le canal.

LE DIRECTEUR DE LA POSTE DE GLEN ROSS.

M. PORTER demande :

1. Le bureau de poste de Glen-Ross, Ontario, a-t-il été supprimé ou fermé ?
2. Dans l'affirmative, pour quelle raison ?
3. Le directeur de la p oste a-t- démissionné ou a-t-il été destitué ?
4. Quel motif a été donné ou quelle raison a été trouvée ?
5. Quelle personne a été désignée ou recommandée par l'ex-directeur de la poste pour lui succéder pendant le reste de son service? Dans l'affirmative, quelle personne ?
6. Les cautionnements nécessaires ou autres papiers ont-ils été expédiés à quelqu'un pour être signés, en vue de continuer cet emploi ou pour lui permettre d'en prendre les fonctions ?
7. Dans l'affirmative, ladite personne a-t-elle été empêchée de signer ces papiers et de prendre les fonctions dudit emploi ?
8. Quelle communication a-t-elle été adressée au sieur B. O. Lott, ou reçue par lui ou par qui que ce soit au sujet dudit emploi ? Dans l'affirmative, quelle était la nature de cette communication et quand, et de qui a-t-elle été reçue?

L'honorable sir WILLIAM MULOCK (ministre des Postes) : Le bureau de poste de Glen Ross, Ontario, a été fermé, parce que le receveur a donné sa démission et a quitté l'endroit presque immédiatement après. Personne n'a été désigné pour le remplacer, et le département n'a envoyé aucuns papiers pour être signés. Aucune lettre n'a été reçue au département, de la part de M. B. O. Lott, ou autre personne, au sujet de ce bureau.

ACTIONS DU PACIFIQUE CANADIEN.

M. J. J. HUGHES demande, par l'entremise de M. Calvert :

1. Quel est le montant des actions ordinaires et privilégiées émises par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ?
2. Quand ces actions ont-elles été émises et en vertu de quelle autorité ?
3. Quel est le montant des obligations émises par ladite compagnie ?

L'honorable M. EMMERSON (ministre des chemins de fer et Canaux) :

1. $117,000,000.
2. L'émission a eu lieu à certains intervalles : $65,000,000 en vertu de l'Acte 1881, chap. 1 ; $52,000,000 en vertu de l'Acte 1892, chap. 35.
3. Debentures-stock consolidées, $67,252,-252 ; 1ère hypothèque, obligations ordinaires, $34,998,633 ; 1ère hypothèque, embranchement d'Algoma, $3,650,000 ; obligations spécialement garanties par concessions de terres, $14,500 ; total, $120,400,885.

VENTE DE TERRES A M. BOSTOCK.

M. CASGRAIN demande par l'entremise de M. Taylor :

1. Des terres appartenant au gouvernement dans la Colombie Anglaise ont-elles été vendues, louées ou affermées à M. Hewitt Bostock, de Duck, C.-A. ?
2. Dans l'affirmative, combien d'acres, et où ces terres sont-elles situées ?
3. A quel prix par acre ces terres ont-elles été vendues, louées ou affermées ?
4. Si elles ont été louées ou affermées, pour quelle période ?
5. Sont-ce des terres à culture ou à pâturage ?
6. Le gouvernement a-t-il reçu quelque rapport sur lesdites terres avant leur vente, location ou affermage? Et, dans l'affirmative, de qui ?

L'honorable CLIFFORD SIFTON (ministre de l'Intérieur) :

1. Oui.
2. 607.98 acres de terres propres à la culture ont été vendues à M. Bostock. Le prix de vente a été $2.50 l'acre pour 183:40 acres, et $5 l'acre pour le reste. Ces terres sont situées dans la région de chemins de fer de la Colombie-Britannique. à l'ouest du 6e méri-

dien principal. M. Bostock a obtenu un bail de terres à pâturage pour 8,813:8 acres. Ces terres comprennent partie du township 19, rang 15 ; township 19, rang 14 ; et township 20 rang 14, tout cela à l'ouest du 6e méridien.

3. Les terres à pâturage sont louées 2 cents l'acre par année. Les terres à culture ont été vendues aux prix déjà mentionnés.

4. Le bail est pour vingt-un ans, à partir du 1 juin 1903.

5. Les terres vendues sont des terres propres à la culture ; les terres louées sont des terres à pâturage.

6. Un rapport sur les terres à pâturage a été reçu de l'inspecteur du district des terres de Kamloops avant la signature du bail, rapport démontrant que ces terres n'étaient propres qu'au pâturage. Aucun rapport n'est de rigueur au sujet des terres à culture, quand ces terres sont vendues au prix réglementaires de $5 l'acre. M. Bostock a été autorisé à acheter 153:40 acres (partie de la vente de terres n° 699) à $2.50 l'acre, à titre d'acquéreur de droits du premier réclamant, autorisé à acheter ces terres à ce prix, qui était le prix règlementaire quand la demande a été faite.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—RENVOI D'EMPLOYES.

M. RALPH SMITH demande :

1. Fabien Léger et F. B. Wood ont-ils jamais été employés à quelque titre par ou pour le chemin de fer Intercolonial, à Moncton, N.B. ?
2. Quand chacun d'eux a-t-il été employé, et en quelle qualité ?
3. Sont-ils encore à l'emploi de l'Intercolonial ?
4. Dans la négative, quand ont-ils été renvoyés, et pour quel motif ?
5. Des plaintes ont-elles été faites à M. Pottinger ou à M. King, ou à un autre officier de l'Intercolonial, ou au ministre des Chemins de fer, contre l'un ou l'autre de ces hommes ?
6. Si ces plaintes ont été faites, de quelle nature étaient-elles, et quand ont-elles été portées ?
7. Quelle décision, s'il en est, a été prise à ce sujet ?
8. A-t-on fait part de ces plaintes à Léger ou à Wood, et quelle réponse ou explication, s'il en est, a été donnée par Léger et Wood ?
9. S'ils ont été congédies, qui a donné l'ordre de leur renvoi ?
10. L'un ou l'autre de ces hommes ou une autre personne ont-ils demandé la raison de leur renvoi? Dans l'affirmative, quelles raisons ou raisons ont été alléguées, et par qui ?
11. L'un ou l'autre de ces hommes était-il imcompétent à remplir son emploi ?
12. Quelque rapport sur le cas de ces deux hommes a-t-il été fait au ministre des Chemins de fer ou à M. Pottinger, ou à un autre officier de l'Intercolonial ?
13. M. Pottinger ou M. King (le chef de construction des wagons, à Moncton) ont-ils été consultés sur l'incapacité de Léger ou de Wood, avrant ou depuis leur renvoi ?
14. Permet-on que des motifs politiques soient allégués comme raison du renvoi d'employés du gouvernement dont les aptitudes ne sont pas mises en question ?
15. Le ministre des Chemins de fer considère-t-il que Léger et Wood sont en droit de connaître le ou les motifs de leur renvoi ?
16. L'affiliation de Léger et de Wood aux unions ouvrières entre-t-elle pour quelque chose dans les motifs de leur renvoi ?
17. A-t-on demandé au ministre des Chemins de fer une enquête sur les motifs du renvoi de Léger et de Wood ? Si oui, par qui la demande a-t-elle été faite ? Quelle reponse a été donnée à ce sujet ?

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

Fabien Léger et F. B. Wood étaient employés aux ateliers de l'Intercolonial à Moncton. Le premier est entré à l'emploi de l'administration le 4 septembre 1893, aux ateliers de réparation de wagons, et le second a commencé son service le 22 février 1882 comme aide-forgeron.

Ces deux hommes ont été récemment congédiés, pour la raison que nous n'avions plus besoin de leurs services.

Vu le grand nombre d'ouvriers qui se cherchent de l'ouvrage et réussissent à l'obtenir, les administrateurs prétendent qu'ils peuvent à discrétion se dispenser de leurs services, sans qu'il y ait lieu d'ouvrir une enquête au sujet de chaque renvoi. S'il en était autrement, nous serions continuellement à faire des enquêtes, et cela ne serait ni dans les intérêts du réseau, du public ou des employés eux-mêmes. Celui qui cherche et obtient un emploi court ses propres risques, car on ne saurait prétendre qu'aucune condition de permanence puisse être attachée à ces sortes d'emplois.

Pour ce qui est de F. B. Wood, une demande de sursis a été présentée par le Conseil des métiers de Moncton, sous forme de télégramme en date du 20 avril dernier, en attendant une enquête au sujet de ce renvoi. La réponse était rédigée dans les termes que nous venons d'indiquer.

La question des unions ouvrières n'a eu rien à faire avec ces renvois.

FONCTIONNEMENT DES CHEMINS DE FER DANS LE NORD-OUEST.

M. WALTER SCOTT : M. l'Orateur, avant qu'on passe à l'ordre du jour, je désire donner lecture d'un télégramme en date du 19 mai, que j'ai reçu le vendredi matin ayant suivi l'ajournement. Ce télégramme se lit comme suit :

Régina, Territoires du Nord-Ouest,
19 mai.

M. Walter Scott,
Membre de la Chambre des Communes,
Ottawa.

Hier soir, à 8 heures, le premier train de secours a traversé la vallée à Lumsden, et ce matin trois trains spéciaux, portant les matériaux de construction et les ouvriers chargés des réparations du pont, sont partis d'ici pour Saskatoon. Le surintendant Brownlee a cer-

tainement droit à des éloges pour avoir pu réparer aussi vite cette brèche de Lumsden.

Demain (vendredi) le premier train de voyageurs pourra passer, puis le chemin sera ensuite rouvert à la circulation des trains de colons. Tout le monde en éprouve un grand bien.

P. M. BREDT.

A la suite des discussions soulevées en cette Chambre, depuis quelques semaines, au sujet des conditions ayant déterminé l'encombrement du trafic sur l'embranchement de Prince-Albert, il n'est que juste de faire connaître que l'administration de la division Ouest du Pacifique Canadien a droit à tous nos éloges pour la rapidité avec laquelle des mesures ont été prises pour réparer cette brèche de Lumsden. Une grande part de ces éloges revient surtout au surintendant Brownee, qui a dirigé lui-même les travaux de réparations, et qui n'a eu de cesse, de jour ni de nuit, que tout ne fût entièrement terminé. Je veux profiter de l'occasion pour donner lecture d'un court extrait tiré du "Free Press", de Winnipeg, de samedi dernier :

Un bon nombre de marchands de gros, membres de la chambre du commerce, ont eu hier un entretien avec M. W. Wright, en réponse à une demande de la Chambre de commerce de Prince-Albert. Ils ont fait valoir auprès de M. Wright la nécessité de rouvrir au plus tôt l'embranchement de Prince-Albert, car beaucoup de marchandises parties de Winnipeg depuis mars, et adressées aux colons, n'étaient pas encore arrivées à leur destination. Certains changements, comme par exemple les grains de semence, vont se trouver complètement inutiles cette année, et il faudra attendre à l'année prochaine pour les vendre.

M. Wright a répondu que la ligne était maintenant ouverte pour le service des marchandises jusqu'au pont qui s'était rompu sur la Saskatchewan, mais que les matériaux de réparation étaient rendus sur les lieux et que les travaux de reconstruction seraient poussés avec énergie. On s'attend que le pont sera rouvert au trafic dans dix jours. La compagnie a des bateaux à Saskatoon, et l'on trouve chaque jour des charges équivalant à six ou huit wagons de marchandises, la préférence étant donnée aux effets des colons. W. Whyte a ajouté qu'il avait dressé une liste de certaines améliorations, y compris l'élévation du niveau de la voie à certains points, qui allaient être à la charge des propriétaires de la ligne. Dans le cas où des améliorations ne seraient pas faites, la Compagnie du Pacifique Canadien cesserait de s'occuper de l'exploitation de cet embranchement.

Tout cela se passe, comme on voit, de commentaires.

CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre reprend le débat sur la motion de sir Wilfrid Laurier demandant que le bill (n° 72) portant modification de l'Acte du chemin de fer national transcontinental subisse l'épreuve de la troisième lecture.

M. SCOTT.

M. G. A. CLARE (Waterlooo-sud) : M. l'Orateur, il y a quelques jours, j'ai donné avis à la Chambre d'une proposition d'amendement au bill dont elle est actuellement saisie, et dans les quelques observations que j'ai à faire, j'ai l'intention de me tenir aussi près que possible de la question. Lorsque, l'année dernière, cette mesure a été présentée à la Chambre, j'ai tout de suite fait connaître que j'étais opposé au contrat passé entre le gouvernement et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. J'étais alors et je suis encore pour le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, au Nord-Ouest et à l'océan Pacifique. De cette façon, le gouvernement pourrait régler les prix de transport de l'Atlantique au Pacifique, et *vice versa*. Il serait de l'intérêt de la population en général que les chemins de fer fussent ici, comme ils le sont dans bien d'autres pays, la propriété de l'Etat. Ces modifications qu'on nous propose reculent de cinquante autres années la nationalisation des voies ferrées, déjà fort compromise par le bill de l'an dernier. Par ce bill, la compagnie acquérait le privilège d'exploiter la ligne pendant cinquante ans ; les modifications que l'on propose aujourd'hui étendent ce privilège à cinquante autres années, au gré de la compagnie ; de telle sorte qu'elle sera maîtresse absolue du chemin pendant les cent années qui vont suivre, ce qui retarde d'autant la nationalisation des chemins de fer.

Avant de rien dire sur la question de la main-d'œuvre étrangère, je tiens à déclarer que je suis pour une saine immigration. J'aime à voir entrer dans notre Nord-Ouest une population de bons et honnêtes gens, qui nous viennent des pays d'Europe et qui aident au développement des vastes territoires que nous possédons dans l'Ouest. Dans la soirée du 13 du mois courant, le ministre du Travail soulevait dans cette enceinte une discussion à propos d'ingénieurs civils qui s'étaient plaints que le Grand-Tronc-Pacifique donnait la préférence à des étrangers dans les études préliminaires à faire sur le terrain. Je ne sais trop pourquoi l'honorable ministre a fait choix de ce soir-là en particulier, si ce n'est qu'il ait voulu profiter d'un moment où les députés étaient peu nombreux. C'était le vendredi, et, comme on le sait, ce jour-là nombre de députés généralement quittent la capitale et rentrent chez eux. Le ministre a cru devoir prendre avantage de leur absence et éviter ainsi la pleine discussion qui aurait eu lieu si le sujet avait été présenté un autre jour. Le chef de l'opposition avait fait une motion, demandant copie des lettres et documents reçus de ces ingénieurs, et le ministre, qui savait avoir manqué à son devoir en ne s'inquiétant pas du bien fondé de ces plaintes, désirait éviter la discussion autant que possible. Mais si le débat a eu pour lui-même et pour son parti une issue désastreuse, il n'a que lui à blâmer. Dans les tentatives qu'il a faites

pour s'innocenter, il s'est efforcé d'opérer une diversion en dirigeant contre le député de Toronto-ouest une attaque des plus injustifiables et des plus déloyales. L'attitude de ce dernier à propos de cette question de la main-d'œuvre étrangère n'a pas besoin d'être défendue. S'il est un homme qui ait soutenu la cause des classes ouvrières, c'est bien le député de Toronto-ouest. Il n'a jamais, lui, posé pour la galerie, comme c'est l'habitude du ministre, et comme celui-ci l'a fait l'autre soir lorsqu'il a lu les lettres de ces ingénieurs civils. L'honorable ministre a siégé des années dans cette Chambre avant d'être fait ministre de la couronne, et, pendant tout ce temps, il ne peut montrer qu'il ait jamais rien dit en faveur des classes ouvrières. Examinez, au contraire, le passé du député de Toronto-ouest, et vous verrez que depuis plus de trente ans, il a toujours tenu à associer ses intérêts à ceux des ouvriers. Il les a énergiquement soutenus dans leur revendication du droit de s'organiser en unions, et cela à une époque où les amis politiques du ministre et son parti cherchaient à anéantir ces associations en jetant en prison ceux qui les favorisaient, y compris l'honorable député de Toronto-ouest lui-même ; et jamais, dans aucune circonstance, il a été dit que notre collègue a reçu un sou pour les services qu'il a rendus aux unions ouvrières.

Lorsque le ministre accuse mon honorable ami d'avoir vécu aux dépens d'une commission du travail, il doit savoir que rien, absolument rien, ne justifie une telle imputation. Pendant quatre années consécutives, mon honorable ami (M. Clarke) s'est vu conférer par les citoyens de Toronto, qui le connaissent bien, la dignité la plus élevée dont ils aient à disposer ; celle de maire de leur ville. Huit années durant, il a représenté la ville de Toronto à la législature d'Ontario. A la dernière élection, il a réuni plus de suffrages que tout autre candidat élu à cette Chambre, et obtenu la majorité la plus considérable qui se soit vue dans la province d'Ontario. Je n'hésite pas à l'affirmer depuis qu'il fait ici partie de la députation, mon honorable ami, qui est imprimeur, et qui connaît les besoins des ouvriers de ce pays, a fait plus pour améliorer leur condition que le ministre du Travail et tout le cabinet avec lui ont jamais rêvé de faire. L'honorable ministre a-t-il oublié que c'est le député de Toronto qui, d'année en année, a soulevé dans cette Chambre la question de rémunération des employés civils. Oublie-t-il que c'est mon honorable ami qui le premier a élevé la voix en faveur des cantonniers du chemin de fer du Grand Tronc, qui recevaient de quatre-vingt-dix cents à un dollar par jour. Et si le gouvernement s'est décidé à nommer un fonctionnaire chargé de s'enquérir des causes des accidents de chemin de fer entraînant pertes de vies, qui donc, sinon l'honorable député, a fait comprendre au gouvernement la nécessité de la chose ? Il a été le premier à appeler l'attention de la Chambre sur ce sujet. A l'égard des ingénieurs civils, le ministre a essayé de défendre sa conduite. Dès la dernière session, l'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes) a ouvertement déclaré que la grande majorité des ingénieurs civils employés par le Grand Tronc à faire des études sur le parcours de la ligne étaient des Américains ou autres étrangers. Malgré cela, le ministre a le toupet de demander ce que la gauche a fait pour les ouvriers. Mais, M. l'Orateur, ce n'est pas à nous, membres de la gauche, qu'il appartient de veiller à l'application des lois ; c'est aux ministres que ce soin est confié, et lorsque, il y a un an, on a porté cette affaire à la connaissance du ministre du Travail, il aurait dû agir, s'informer, voir enfin si la communication faite par le député de Victoria-nord était exacte. Le ministre des Finances, parlant au nom du ministre des Chemins de fer, nous a déclaré, il y a quelques jours, qu'il avait écrit à M. Hays, pour lui faire part de l'existence de ces plaintes, et que M. Hays avait nié qu'elle fussent fondées. Le ministre des Chemins de fer, ou plutôt le ministre intérimaire des Chemins de fer, en parla à M. Hays, et ce dernier nia avoir employé des étrangers à ces travaux d'exploration. Je rappelle ces faits pour démontrer que le ministre du Travail a dû avoir connaissance des accusations qui ont été portées, et cependant ce n'est que le 19 avril qu'il prit les moyens de savoir si elles étaient fondées ou non. Au mois de janvier dernier, l'Association canadienne des Ingénieurs civils fit parvenir ces plaintes à plusieurs membres du cabinet, et au mois de mars, elle offrit d'en faire la preuve, si le gouvernement voulait lui fournir l'occasion de faire entendre des témoins. Malgré cela, le ministre du Travail s'est contenté d'écrire au Grand Tronc pour savoir s'il employait des étrangers.

Le Grand-Tronc-Pacifique, sans nier l'accusation, cherche à désarmer la critique. Une compagnie qui embaucherait des étrangers pour venir travailler dans le pays, au mépris de la loi, trouverait toujours des excuses à donner. M. Hays, dans une lettre écrite, non pas au ministre du Travail (sir William Mulock), mais au premier ministre (sir Wilfrid Laurier), admet qu'on a fait venir des étrangers pour les mettre à l'emploi du Grand-Tronc-Pacifique. Il déclare dans cette lettre que 96 pour cent de ces employés sont canadiens et les autres américains. Si l'honorable ministre du Travail désire réellement faire appliquer la loi, il a, dans cette lettre même, toutes les preuves nécessaires. L'autre soir, il demandait sarcastiquement ce que les honorables membres de la gauche avaient fait pour saisir la Chambre et le gouvernement de cette question. Permettez-moi de rappeler, M. l'Orateur, que le parlement a été convoqué le 10 mars dernier, et que le 15 du même mois, l'honorable dé-

puté d'Hamilton (M. Barker) donnait l'avis que le jeudi suivant, il ferait une motion demandant l'état suivant :

Etat indiquant :

1. Le nombre et les noms des personnes employées par le gouvernement, ou autrement, pour les explorations relatives à la division orientale du chemin de fer transcontinental projeté ;

2. La date à laquelle chacune de ces personnes a été employée, son salaire, la nature et la durée de son emploi, et la partie des explorations dans laquelle elle a été employée;

3. Si cette personne a été ainsi employée par le gouvernement ou par quelque autre personne ;

4. La nationalité de chacune de ces personnes et son domicile avant son emploi .

Le 17 mars, l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) donnait avis d'une interpellation ainsi conçue :

Des protestations ont-elles été reçues de ou au nom de la Société canadienne des Ingénieurs civils ou de toute autre personne au sujet de l'emploi d'étrangers pour les explorations relatives au chemin de fer national transcontinental projeté ? Dans l'affirmative, de qui ont-elles été reçues et quand ont-elles été soumises au gouvernement ?

Le ministre du Travail devait être au courant de tout ce qui se passait, puisque ces réclamations avaient été portées à la connaissance de tous les ministres ; il doit leur arriver, quelquefois du moins, de se communiquer les lettres qu'ils reçoivent. Le 22 mars, l'honorable député de Winnipeg (M. Puttee) donnait avis d'une interpellation conçue dans les termes suivants :

1. Le gouvernement sait-il que des équipes d'ingénieurs sont à l'œuvre le long du tracé du chemin de fer transcontinental projeté, entre Winnipeg et Québec ?

2. Ces ingénieurs sont-il employés par le gouvernement ou par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ?

3. S'ils sont à l'emploi de la compagnie, est-il entendu que le gouvernement adoptera ces études et paiera les dépenses qu'elles ont coûté ?

4. Au cas où les dépenses seraient, en définitive, payées par le gouvernement, n'y aurait-il pas moyen de porter remède aux griefs (s'il en existe) exprimés dans la pétition adressée au ministre des Chemins de fer par la Fédération des Ingénieurs du Canada ?

5. Des mesures dans ce sens ont-elles été prises ?

Cependant, on ne fait rien encore. Le 23 mars, l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) donnait avis de l'interpellation suivante :

1. Quelle réponse (s'il en est), a été faite à la protestation reçue par le gouvernement le 16 mars 1904 de la Fédération des Ingénieurs du Canada à propos de l'emploi d'étrangers pour les explorations faites au sujet du chemin de fer National Transcontinental ?

2. Des instructions ont-elles été émises par le département du Travail? Dans l'affirmative, à quelle date, et de quelle nature étaient-elles en ce qui concerne l'application de l'Acte sur la main-d'œuvre étrangère pour l'expulsion des étrangers que l'on disait être employés aux explorations relatives au chemin de fer National Transcontinental ?

3. Le gouvernement se propose-t-il, dans son nouveau contrat avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, de prescrire l'emploi de sujets britanniques comme explorateurs et ingénieurs pour les travaux dudit chemin de fer ?

Nous voyons donc que, jour par jour, l'attention du ministre avait été attirée sur cette difficulté, et cependant aucune démarche n'avait encore été tentée. Le 5 avril, la Chambre ouvrait la discussion sur le bill du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, et le lendemain, l'honorable député de Toronto-ouest donnait avis de l'interpellation suivante :

Le ministre du Travail a-t-il reçu quelque lettre de M. George L. Griffith, de Winnipeg, secrétaire pour la province du Manitoba de la Fédération des Ingénieurs du Canada attirant son attention sur le nombre d'étrangers employés aux explorations pour le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, et donnant les noms des étrangers employés à ces travaux à Winnipeg et à Edmonton ?

2. Quand cette communication a-t-elle été reçue ?

3. Le gouvernement se propose-t-il de prendre des mesures à ce sujet et d'ordonner l'expulsion de ces étrangers ?

Cet avis, M. l'Orateur, est en date du 6 avril, et n'a été suivi d'aucune mesure quelconque. Le 11 avril, l'honorable député de Winnipeg (M. Puttee) donnait avis de l'interpellation qui suit :

1. Le ministre du Travail a-t-il reçu de la Fédération des ingénieurs du Canada une requête demandant l'expulsion des individus suivants introduits au Canada en vertu d'un contrat d'engagement par la Compagnie du Grand Tronc, ou la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, savoir :

Suit une liste de noms, qu'il est inutile de lire. Puis, l'interpellation continue :

2. Quelle réponse a été faite à ladite requête ?

3. Le ministre a-t-il pris les moyens de connaître le nombre total d'hommes amenés des Etats-Unis en vertu d'un contrat d'engagement pour faire les travaux d'exploration du chemin de fer transcontinental projeté ?

Et même après toutes ces interpellations, le ministre du Travail n'a absolument rien fait.

Le 25 avril le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) donnait un avis de motion, qui, pour la première fois, décidait le ministre à intervenir ; car il semble qu'après cela, une communication du moins a été adressée à M. Hays, de la Compagnie du Grand-Tronc, demandant des informations sur le sujet. Cet avis de motion du chef de l'opposition se lisait comme suit :

M. BORDEN (Halifax)—Mercredi prochain—Adresse—Copie de tous papiers lettres, corres-

pondance, mémoires, pétitions et documents en possession du gouvernement concernant l'emploi, ou demandant l'emploi, par la Compagnie du Chemin de fer le Grand-Tronc ou par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, de sujets britanniques en qualité d'ingénieurs pour les explorations et la construction du chemin de fer National Transcontinental projeté comme aussi copie de tous documents et correspondance en la possession du gouvernement protestant ou portant plainte contre l'emploi d'étrangers en qualité d'ingénieurs pour les explorations et la construction de la ligne projetée du chemin de fer National Transcontinental.

Le 27 avril, l'honorable député de Vancouver (M. Ralph Smith), donnait un avis de motion dont voici la teneur :

M. SMITH (Vancouver)—Vendredi prochain —Ordre de la Chambre—Etat faisant connaître les noms de tous les hommes employés pour faire les explorations relatives au Grand-Tronc-Pacifique, la nature de leurs fonctions et les raisons pour lesquelles on les emploie de préférence aux Canadiens.

Vous observerez, M. l'Orateur, que, dans cet avis de motion, l'honorable député de Vancouver prend pour acquis,—sachant sans doute que le Grand Tronc a à son emploi des étrangers qui font sur cette ligne des études préliminaires. J'ai ici une lettre, adressée au ministre des Chemins de fer par la Fédération des ingénieurs du Canada, où l'on renouvelle les allégations déjà faites et où l'on fait mention du Manitoba, des territoires du Nord-Ouest et de la Colombie-Anglaise.

Il est dit aussi dans cette lettre qu'il y a au Canada quantité d'ingénieurs civils sans emploi, plus que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'en peut avoir besoin.

Des ingénieurs très compétents et ayant une grande expérience dans la construction des chemins de fer occupent dans des maisons de commerce des situations inférieures et très peu rémunérées. Ils désireraient beaucoup exercer leur profession, mais ils ne trouvent pas d'emploi et sont obligés d'avoir recours à d'autres moyens pour gagner leur vie et celle de leur famille.

Si le gouvernement veut nous accorder une enquête et le droit de citer des témoins, d'examiner des documents, et veut s'engager à payer les frais d'une enquête complète, nous prouverons non seulement ces assertions, mais beaucoup d'autre faits encore.

Plus loin dans cette même lettre il y a la citation suivante d'une lettre écrite au premier ministre par M. Hays :

Autant que je puisse savoir, quatre-vingt-quinze pour cent des employés du Grand-Tronc-Pacifique, l'année dernière, étaient des Canadiens ou des sujets britanniques. On dit que, sur quatre-vingt-quatorze employés qui, pendant la dernière session, constituaient toute notre équipe, quatre-vingt-neuf étaient des Canadiens.

Sur cela, les ingénieurs ajoutent :

Il serait facile de prouver, par un examen attentif et complet des faits, que cette affirmation est inexacte. De deux choses l'une: ou bien la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique trompe sciemment votre gouvernement ou c'est le personnel des ingénieurs qui trompe l'administration du Grand-Tronc-Pacifique.

Pour établir que cette affirmation de M. Hays n'est pas conforme à la vérité des faits, je vais vous donner ici la liste du personnel attaché aux divisions de Winnipeg et d'Edmonton :

G. A. Kyle, ingénieur de division, résidence, 1320 North Yorkima Avenue, Tacoma, Wash.

S. M. Kyle, ingénieur (frère de G. A. Kyle), résidence, 1320 North Yorkima Avenue, Tacoma, Wash.

— Allan, ingénieur attaché au bureau, résidence, Saint-Paul, Minnesota (un parent de G. A. Kyle, de J. R. Stevens).

— Kellar, ingénieur, résidence, Cleveland, Ohio.

J. Heaman, ingénieur, résidence, Oklahama.

Raymond Hickman, ingénieur (neveu de G. A. Kyle), résidence, Tacoma, Wash.

William Myers, ingénieur, résidence, Portland, Ore.

— Nutting, ingénieur du tracé, résidence.

W. Mason, dessinateur, résidence.

W. H. Goodman, dessinateur (actuellement transféré au bureau du Grand Tronc, Montréal).

— Van Arsdale, ingénieur de district, résidence, Indiana.

W. Jones, ingénieur, résidence, Saint-Paul, Minnesota.

— Hare, ingénieur, résidence, Wisconsin.

Wm. Mann, père, ingénieur, résidence, 1215 Stopple Street, Cincinnati, Ohio.

Wm. Mann, fils, ingénieur, résidence, 1215 Stople Street, Cincinnati, Ohio.

— Hicks, arpenteur géomètre, résidence, Tacoma, Washington.

— Anderson, topographe, récidence, Seattle, Washington.

Et plusieurs autres. Tous ces noms étaient entre les mains du gouvernement comme indiquant autant d'ingénieurs du pays voisin venus ici pour prendre la place des nôtres—des nôtres, qui ne demandent qu'à travailler—des nôtres, qui sont sans emploi ; mais le ministre n'a pas même voulu ouvrir d'enquête. jusqu'à ces derniers jours, où, enfin, il s'est décidé à télégraphier à l'un de ces ingénieurs à Winnipeg, de descendre à Ottawa, lorsque déjà au Nord-Ouest, la moitié des travaux étaient terminés.

Après que, en 1900, je fus élu pour la première fois membre de cette Chambre, j'eus l'honneur de présenter une proposition de loi dans l'intérêt des ouvriers. Nous avions bien déjà une loi dans nos statuts, mais cette loi ne contenait aucune disposition permettant aux principaux intéressés d'en assurer la rigoureuse exécution. Il fallait pour agir l'autorisation du procureur général. J'ai donc pensé qu'il était de mon devoir de présenter cette proposition, qui allait permettre aux personnes les plus intéressées à l'application de la loi de le faire sans frais. Je vais lire dans le compte rendu des " Débats " certain passage se rattachant aux commentaires que j'énonçais alors dans cette Chambre :

Ce projet de loi a pour but de fournir un moyen plus facile de mettre en vigueur la loi

actuelle, adoptée en 1897. Je ne vois pas que les hommes de métier et les ouvriers de ce pays désirent que des fonctionnaires recevant des appointements élevés, soient chargés de surveiller le fonctionnement de cette loi, s'il on peut arriver au même but par des moyens plus économiques. Dans l'état de choses actuel, c'est le gouvernement seul qui peut faire exécuter cette loi; à mon sens, il n'a pas rempli cette mission dans l'intérêt des classes ouvrières ou des corporations de métier du Canada. D'autre part, les fonctionnaires qui devaient faire observer cette loi se sont appliqués surtout à tenir à l'écart de toutes difficultés le gouvernement et les membres qui le composent, au lieu de rendre service aux ouvriers du pays. Je crois que, si l'on adoptait le projet de loi que nous discutons maintenant, on pourrait faire observer strictement la loi, sans qu'il en coûtât un sou au pays. Je demande en effet, que toute personne, par exemple, tout ouvrier ou tout homme de métier qui y a intérêt, puisse avoir l'avantage de faire une dénonciation devant deux magistrats et de faire ainsi observer la loi. De cette façon, le pays ne dépenserait pas un sou, puisque ce seraient les ouvriers ou les patrons intéressés qui verraient à l'exécution de la loi. J'emploi moi-même un grand nombre d'ouvriers. Mon industrie se trouve protégée contre la concurrence étrangère, et je ne vois pas pourquoi mes ouvriers, comme ceux de toutes les autres manufactures du pays, n'auraient pas la même protection, surtout si nous considérons que les ouvriers des Etats-Unis ont une loi qui les protège contre la concurrence de la main-d'œuvre étrangère.

Si la Chambre avait adopté ce projet de loi, aucune difficulté du genre de celle qui nous occupe aujourd'hui ne se serait présentée. Il n'y aurait pas eu d'étrangers à travailler aux études de tracé du Grand Tronc, car les ingénieurs de ce pays, intéressés à la mise en vigueur de la loi, y auraient vu eux-mêmes, et toute l'incurie du ministre du Travail n'aurait pu empêcher l'expulsion de ces étrangers. Malheureusement, le premier ministre ne l'a pas voulu. Il a écarté mon projet, et en a lui-même présenté un autre, au nom du gouvernement. Bien que la nouvelle loi eût quelque avantage sur la première, elle avait le même vice que la loi de 1897 ; elle mettait toute sorte d'obstacles à son exécution. Au lieu d'avoir à s'adresser au procureur général du Canada, c'était maintenant au procureur général de la province d'Ontario qu'il fallait demander un juge, devant qui le procès devait se dérouler. L'honorable député de Toronto-ouest s'est opposé à ce projet de loi, et a présenté une résolution tant à la première qu'à la deuxième lecture du bill, et finalement lors de l'adoption définitive de la loi. Je lirai ce qu'il a dit dans le temps :

Lorsque le bill a été examiné en comité, le très honorable premier ministre, par courtoisie, a bien voulu permettre que la troisième lecture en fût retardée à une journée ou deux, afin de nous donner l'occasion de consulter ceux qui sont très intéressés à cette mesure sur l'efficacité des amendements apportés à la loi relative à la main-d'œuvre étrangére. Depuis que le bill a été examiné en comité, j'ai pris la liberté de consulter les ouvriers qui sont grandement intéressés à cette question. Je leur ai envoyé des exemplaires des " Débats " contenant la discussion qui a eu lieu en comité ; je leur ai aussi envoyé des copies de l'amendement que j'avais offert ; je suis autorisé à dire—et leur opinion est conforme à la mienne—que le bill ne sera pas aussi efficace qu'il le serait, s'il était amendé dans le sens proposé, c'est-à-dire, si l'on donnait aux magistrats de police le pouvoir de connaître des causes de prétendue infraction à la loi. J'avais espéré que le très honorable premier ministre, après avoir permis d'amender le bill comme il l'a fait, accepterait l'amendement présenté en deux occasions. Vu qu'il ne l'a pas fait, qu'il me soit permis de proposer:

Que ledit bill ne soit pas maintenant lu la troisième fois, mais qu'il soit renvoyé au comité général avec instruction de retrancher tous les mots après " cinquante dollars " dans le premier article, et de les remplacer par les suivants : " recouvrables au nom de Sa Majesté, d'une manière sommaire, avec dépens, en vertu des dispositions de l'article 58 du code pénal de 1892, devant tout magistrat de police, magistrat stipendiaire, juge de sessions ou juge de cour de comté, ayant juridiction là où se trouve le délinquant ou là où l'offense a été commise ".

La droite a voté unaniment contre cette proposition, pendant que la gauche, sauf un député, je crois, a voté pour. Si cette résolution, proposée par mon honorable ami le député de Toronto-ouest (M. Clarke) avait été adoptée, si la modification qu'elle recommandait eut été incorporée à la loi présentée par le chef du gouvernement, les ingénieurs civils de la province du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest auraient vu eux-mêmes, je le répète, à la mise à exécution de la loi, et nous n'aurions pas vu d'ingénieurs américains employés sur ce chemin. Cette loi sur la main-d'œuvre étrangère, telle qu'elle existe aujourd'hui, n'a absolument pas d'autre but que de servir un intérêt de parti, et on ne tente de l'appliquer que lorsqu'il y a quelque avantage politique à gagner. Pendant l'élection de 1900, dans la circonscription que j'ai l'honneur de représenter dans cette Chambre, la loi sur la main-d'œuvre étrangère a reçu tout à coup une prompte et rigoureuse exécution, à la demande des ouvriers amis du gouvernement. Pourquoi, dans cette circonstance, a-t-on agi promptement ? C'est qu'il y avait un avantage politique à gagner. Certaine maison de la ville de Preston avait fait venir des Etats-Unis plusieurs hommes, auxquels elle avait donné de l'emploi. Mon adversaire dans la lutte télégraphia au département du Travail, et tout de suite un fonctionnaire arrivait à Preston. Il ne s'était pas donné la peine d'écrire d'abord à ces gens pour savoir si ce qu'on disait à leur égard était on non la vérité, comme on l'a fait pour le Grand Tronc. Il y avait là un intérêt politique à ménager ; on y envoie sur-le-champ un agent, qui ne tarde pas à faire quitter l'ouvrage à ces étrangers. La population de Preston

n'allait pas manquer, pensait-on, d'attribuer à mon adversaire le mérite de l'excellente besogne accomplie par le département du travail. C'est à cet usage que l'on fait servir ce bureau. Mais je puis dire que les ouvriers de la bonne ville de Preston ont su déjouer cette combinaison par trop grossière et m'ont donné une majorité de trois cents voix. La résolution que j'ai l'intention de proposer autorisera le ministre du Travail à suspendre l'effet de la loi en ce qui touche la construction de ce chemin ; ceci dans le but de ne pas retarder l'achèvement des travaux. Cependant, on n'y autorise pas le ministre à permettre que des ingénieurs civils étrangers soient employés à des travaux relevant de leur art, et cela pour les raisons suivantes :

1. Nous avons quantité d'ingénieurs civils domiciliés dans le pays, qui sont sujets britanniques et peuvent faire l'ouvrage. Beaucoup d'entre eux sont actuellement sans emploi.

2. Des ingénieurs canadiens ne tendront vraisemblablement pas à favoriser des étrangers au détriment de nos industriels et de nos entrepreneurs dans les marchés de fournitures relatifs à ce chemin.

3. Grand nombre de fonctionnaires du Grand Tronc sont des Américains, dont les intérêts, les sympathies, les affinations, sont aux Etats-Unis plutôt qu'au Canada.

4. Avec des ingénieurs américains en charge de ces travaux, il est tout naturel de s'attendre qu'ils ne négligeront pas les intérets de leurs compatriotes.

5. Dans l'interprétation des marchés ou dans l'adjudication des entreprises de fourniture, les industriels et les entrepreneurs canadiens seraient absolument à la merci de ces ingénieurs étrangers.

6. Dans une entreprise nationale de cette importance, pour l'exécution de laquelle les fonds sont fournis sur le crédit du pays, il serait absurde d'employer des étrangers et de tenir nos Canadiens à l'écart.

Voilà les raisons de la résolution que je vais maintenant lire :

" Dans tous les cas où des personnes seront employées aux travaux, ou à l'occasion des travaux d'études, ou de construction dudit chemin de fer Transcontinental, la préférence devra être donnée à des sujets britanniques de naissance ou naturalisés.

" Il sera illégal d'employer aucun particulier aux travaux, ou à l'occasion des travaux d'études ou de construction dudit chemin de fer Transcontinental, ou d'aucune de ses parties, qui ne sera pas sujet britannique de naissance ou naturalisé bona fide, en Canada, pendant l'année qui aura précédé immédiatement son emploi.

" Pourvu, toujours, que lorsqu'il sera démontré d'une façon satisfaisante au ministre du Travail, qu'il est impossible de se procurer la main-d'œuvre pour la construction, en temps raisonnable, dudit chemin de fer par suite de la restriction susdite à l'égard de l'emploi des ouvriers, il soit loisible au ministre, par un ordre, écrit, subordonné à l'approbation du Gouverneur en conseil, de suspendre pendant tel temps et à telles conditions qui lui paraîtront raisonnables dans l'espèce, l'application de la restriction quant à l'emploi de la main-d'œuvre pour des fins de construction seulement. Et une copie de cet ordre de suspension sera publiée sans délai la " Gazette du Travail ".

" Pour toute violation d'aucune des dispositions du présent article, la personne, association, compagnie ou société qui s'en rendra coupable, sera passible d'une amende n'excédant pas $1,000, ni moindre que $50, et d'une autre amende de $50 pour chaque jour pendant lequel se continuera cet emploi illégal.

" Les sommes ci-dessus mentionnées pourront être recouvrées comme dette par voie de poursuite par toute personne qui intentera une action à cette fin, bona fide, devant toute cour de juridiction compétente dans laquelle sont actuellement recouvrées des dettes pour le même montant ".

Sir WILLIAM MULOCK (directeur général des Postes) : M. l'Orateur, la Chambre j'en suis sûr, ne querellera pas mon honorable ami le député de Waterloo-sud (M. Clare) pour le sentiment qu'il fait paraître dans sa proposition. Je crois exprimer l'opinion, non-seulement de la Chambre, mais du pays en général, en disant que l'on semble bien déterminé au Canada à protéger le travail des Canadiens toutes les fois qu'il sera possible de le faire. Cette question n'est pas nouvelle ; elle a déjà plus d'une fois fixé l'attention de la Chambre dans d'autre sessions, comme durant celle-ci. Le ministre des Finances, et, je crois, le premier ministre aussi, ont, dans le cours de ce débat, fait entendre que c'était l'intention du gouvernement de présenter une loi à ce sujet avant la fin de la présente session. La loi que nous projetons sera beaucoup plus compréhensive que ne le sont les termes de cette résolution. Le présent amendement ne s'applique qu'à la construction du Grand-Tronc-Pacifique, y compris, je suppose, la division de l'est, que le gouvernement doit construire. La proposition de mon honorable ami a du bon ; mais pourquoi limite-t-il à une seule ligne de chemin de fer le bien qu'il pourra en résulter ? D'autres chemins de fer se construiront avec les deniers publics; d'autres entreprises pourront être subventionnées, auxquelles une mesure comme celle que propose l'amendement serait également applicable. Si, dans son application au Grand-Tronc-Pacifique, cette mesure est bonne, elle sera nécessairement meilleure si on lui donne plus d'extension. Avant que les travaux de cette session ne soient finis, la gauche aura toute occasion de discuter une mesure beaucoup plus large dans son application générale que ne pourrait l'être cet amendement s'il était accepté. Il serait inopportun, je dirai même peu sage, d'appliquer une mesure de cette sorte à une seule entreprise publique. Si le gouvernement n'accepte pas cet amendement, c'est que nous pensons être en état d'obtenir le consentement des Chambres à une mesure qui aura une utilité beaucoup plus générale, non-

seulement pour les classes ouvrières, mais pour d'autres encore dont les services pourront être nécessaires dans l'exécution des travaux publics.

Quant à l'accusation portée contre le Grand-Tronc-Pacifique d'avoir déjà violé la lettre ou l'esprit—peut-être bien la lettre et l'esprit—de la loi concernant le main-d'œuvre étrangère, il conviendrait peut-être de ne pas prolonger la discussion, en y introduisant une matière qui ne se rattache pas au bill même. Et incidemment, je dirai la même chose des traits que mon honorable ami s'est complu à diriger contre moi. Lorsque plus tard sera mise en discussion cette mesure générale, à laquelle le parlement donnera, j'espère, son approbation, mon honorable ami (M. Clare) aura ample occasion de porter son attention sur moi et sur tous les défauts qu'il me suppose. Comme on l'a dit ces jours derniers, il y a conflit de déclarations à l'égard des choses que l'on impute au Grand-Tronc-Pacifique. Nous avons, d'un côté, ceux qui accusent cette compagnie d'avoir violé la loi, et, de l'autre côté, le Grand Tronc qui nie en partie et admet en partie, sans jusqu'à présent avoir donné de réponse satisfaisante. Depuis la dernière fois que cette question a été débattue devant la Chambre, la correspondance s'est continuée entre le gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique ; mais cette correspondance n'a pas eu pour résultat d'élucider suffisamment la question. Le gouvernement en est donc arrivé à la conclusion que les accusations et les dénégations des parties ne suffisant pas à faire ressortir la vérité des faits, il faudra avoir recours à des moyens d'enquête plus sûrs. En conséquence, j'ai à vous annoncer que le gouvernement a déjà ordonné la composition d'une commission chargée d'ouvrir une enquête complète sur ces accusations.

Sir WILLIAM MULOCK : Je suis heureux de voir que l'annonce de cette commission reçoit, de la part de mes honorables amis de la gauche, une approbation aussi marquée. Ils ne se réjouiront pas moins sans doute d'apprendre que le commissaire choisi pour tenir cette enquête est un homme occupant une haute situation : M. Winchester, juge doyen de la cour du comté d'York.

Des VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Des VOIX : Oh !

Sir WILLIAM MULOCK : Je suis heureux que cette deuxième communication également soit bien accueillie de mes honorables amis. Je puis dire en toute certitude que le gouvernement n'a jamais fait de nomination judiciaire qui ait été plus chaleureusement accueillie par le public en général ; non seulement par ceux qui, politiquement, peuvent être en sympathie avec nous, mais encore par ceux qui ne nous accordent pas toujours leur confiance. Le juge Winchester avait déjà exercé pendant vingt ans des fonctions semi-judiciaires avant d'être élevé à la haute position qu'il occupe maintenant, celle de juge doyen de l'important comté d'York, qui comprend la ville de Toronto. C'est lui à qui nous avons confié le soin de faire la lumière sur ces allégations et ces dénégations. L'enquête sera complète et sera rapide. Mes honorables amis de la gauche penseront peut-être autrement, mais je puis les assurer que le gouvernement n'a nul intérêt à servir en empêchant l'enquête d'être la plus complète possible ; et si pendant la marche des procédures quelque député de la gauche, soit ici ou ailleurs, a des observations à faire qu'il peut croire utiles pour rendre l'enquête encore plus complète, je suis sûr qu'elles seront accueillies avec les plus grands égards. Quoi qu'il en soit, le débat auquel cette question a donné lieu dit assez qu'il est opportun de faire une loi conforme aux données que j'ai déjà indiquées, même si les conclusions du rapport du commissaire enquêteur ne soutenaient pas dans leur entier ces accusations.

Le gouvernement est bien déterminé à défendre les intérêts ouvriers canadiens, non seulement en ce qui touche au chemin de fer national transcontinantal, mais aussi à l'égard de toutes les entreprises de même nature encouragées ou exécutées par l'Etat. Je crois M. l'Orateur, en avoir dit assez sur ce sujet ; je n'ajouterai donc rien de plus pour le présent, me contentant d'exprimer l'espoir que, lorsque la Chambre en aura fini avec cette importante mesure et pourra tourner son attention sur d'autres matières, une des premières propositions qui seront soumises à votre considération sera une mesure destiné à protéger la main-d'œuvre canadienne et les intérêts des Canadiens, non-seulement par rapport à la construction du chemin de fer national transcontinental, mais par rapport aussi à tous autres chemin de fer ou travaux publics auxquels l'Etat à l'avenir pourra fournir de l'aide, sous forme de subventions ou autrement. Ce n'est pas la première fois qu'une difficulté de cette nature se présente à propos de travaux publics. Dans une convention passée entre la présente administration et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour la construction du chemin de fer du pas du Nid-de-Corbeau une clause a efficacement pourvu aux mesures de protection que l'on recherche maintenant dans le cas du Grand-Tronc-Pacifique.

M. SAM HUGHES : Des centaines d'hommes sont morts des mauvais traitements qu'ils ont endurés au cours de l'exécution de cette entreprise

Sir WILLIAM MULOCK : Ce n'est pas la même chose ; il s'agissait là de règlements sanitaires à appliquer. Nous sommes maintenant à discuter la question de pourvoir à la protection de la main-d'œuvre canadienne ; et mes honorables amis vont dire, je suppose, qu'avec ce précédent, où la loi

n'avait d'application qu'à un cas particulier, ils ne voient pas pourquoi on n'adopterait pas aujourd'hui cet amendement dont l'objet ne concerne que le chemin de fer transcontinental. Eh bien ! cette première mesure avait du bon, comme on le voit par l'intérêt que cette question soulève généralement ; mais, s'il a pu être sage dans le premier cas de limiter la disposition au chemin de fer du pas du Nid-de-Corbeau, nous avons maintenant la preuve, par le bien qui en est résulté, qu'il convient de la rendre plus compréhensive. Mon honorable ami le député de Victoria (M. Hughes) dit que des centaines d'hommes sont morts au cours de la construction de ce chemin du pas du Nid-de-Corbeau. C'est là un point tout différent. Ce pénible incident a eu cela de bon qu'il a donné lieu à l'adoption d'une loi décrétant la visite des hommes par un médecin. C'est au ministre de l'Agriculture qu'il appartient de mettre à exécution cette loi, qui, je crois, prescrit la nomination d'un médecin, chargé de surveiller l'application des règlements sanitaires en ce qui concerne les ouvriers employés à la construction des chemins de fer.

Ces morts, auxquelles le député de Victoria fait allusion, ne seraient sans doute pas survenues si nous avions eu à cette époque la loi dont je viens de parler. Il n'est pas probable que pareils malheurs se renouvellent dans l'exécution des travaux publics qui se présenteront à l'avenir.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : M. l'Orateur, mon honorable ami le ministre du Travail a disposé un peu à la hâte d'une question qui est très importante. Elle nous importe beaucoup à nous, habitants de Montréal et des environs de cette grande ville, où nous avons de nombreux ouvriers. Il est de notre devoir d'assurer à ces classes si intéressantes autant de protection que possible pendant la construction de ce grand ouvrage. Mon honorable ami a fait erreur, je crois, en disant que l'auteur de cet amendement aurait dû en étendre les termes à tous les chemins de fer en construction au Canada. Il est probable que mon honorable ami, qui fait cette motion dans l'intérêt des classes ouvrières et des ingénieurs de ce pays, se sera accoutumé, par le langage tombé des lèvres de ces messieurs qui occupent les bancs de la trésorerie, à considérer ce projet comme étant d'un intérêt éminemment national. On nous a dit que c'était là essentiellement une entreprise d'un caractère canadien; et, me plaçant à ce point de vue, j'estime, pour ma part, autant que possible et dans les limites indiquées par l'amendement, puisque ce grand ouvrage doit s'exécuter grâce à notre argent ou à notre crédit, n'employer à ces travaux que des Canadiens. J'irai même plus loin et je dirai qu'à mon sens, le matériel roulant de cette grande compagnie devrait se construire exclusivement dans les limites de la Puissance du Canada. C'est le Trésor, en grande partie, qui va en supporter les frais, et pourquoi notre argent ne serait-il pas dépensé ici parmi nos ouvriers, puisque nous avons au Canada ce qu'il faut pour fournir tout ce matériel roulant.

Je le répète, j'ai pris la parole parce que dans la partie du pays où j'habite, cette proposition préoccupe vivement un grand nombre de citoyens, non seulement parmi la classe ouvrière, mais parmi la classe instruite également. Grâce à la générosité de quelques hommes opulents—notamment d'un citoyen bien connu—la cité de Montréal, vous le savez, est aujourd'hui dotée de l'école industrielle la mieux outillée du continent américain. De cette école, qui est affiliée à l'université McGill, sortent chaque année des jeunes gens éminemment bien préparés à tous égards à accomplir les travaux énumérés dans les premières lignes de la motion de l'honorable député. A côté de cette école, mais sur un pied plus modeste, je le regrette, il s'en trouve une autre, affiliée à l'université Laval, et à laquelle la population de ma province porte un vif intérêt. L'école polytechnique, grâce à d'excellents professeurs, forme chaque année plusieurs de nos jeunes Canadiens-français auxquels elle confère les grades universitaires. Je sais personnellement et j'ai entendu dire, et les certificats que les élèves ont obtenu de tous les patrons constatent qu'ils sont admirablement préparés à accomplir les travaux relevant du génie civil qu'exige cette entreprise ou la construction de toute autre voie ferrée. Pourquoi ne les emploierait-on pas de préférence aux étrangers ? L'auteur de cette proposition a divulgué le nom et l'adresse de dix-huit à vingt ingénieurs dont les services ont déjà été retenus. J'espérais que le ministre du Travail nous fournirait des éclaircissements. Il n'a pas daigné le faire. Pourtant l'engagement aux Etats-Unis de ces ingénieurs et leur venue au Canada dans le but de commencer leurs travaux devraient nous mettre en garde et nous porter à protéger de notre mieux nos nationaux dans une entreprise aussi colossale.

Le ministre du Travail a été jusqu'à dire que la situation actuelle exige qu'une loi générale mieux élaborée soit adoptée pour nous permettre d'exclure les travailleurs étrangers. S'il en est ainsi, je lui demande pourquoi il n'a pas encore présenté le projet de loi nécessaire ? Pourquoi n'a-t-il pas pris les mesures voulues de manière à rendre inutile l'amendement que nous proposons ?

D'ailleurs, il a déclaré qu'à l'époque de l'établissement du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau, le gouvernement a incorporé dans le contrat qu'il a signé avec le Pacifique Canadien—contrat que j'ai à la main mais que je m'abstiendrai de lire—une clause qui avait pour but d'accorder aux ouvriers et aux ingénieurs canadiens la protection efficace que demande en leur faveur le présent amendement. Si, lorsqu'il s'est agi de construire le chemin de fer du pas

du Nid-de-Corbeau—entreprise moins importante que celle qui nous occupe—le gouvernement a jugé à propos d'insérer une stipulation semblable dans la concession, comment mon honorable ami peut-il refuser d'en faire autant aujourd'hui ? La loi défend l'introduction des étrangers ; cependant, personne n'ignore qu'elle n'est pas appliquée. Nous entendons constamment dire qu'on l'a violée. A peine s'écoule-t-il un jour sans que les journaux rapportent quelques incidents qui démontrent clairement que nos gouvernants n'ont nul désir de mettre la loi en vigueur. Qu'on mette en contraste sous ce rapport l'incurie de notre gouvernement et la vigilance des autorités américaines. Nos voisins ont d'autres notions que nous sur l'immigration étrangère. Loin de chercher à accroître leur population par tous les moyens, ils suivent une ligne de conduite qui tend plutôt à restreindre l'immigration. Aucun étranger, d'où qu'il vienne, n'est reçu au sein de la nation s'il n'est digne à tous les points de vue d'en faire partie. Nous ferions mieux d'imiter cet exemple.

Que la Chambre tolère que je cite un cas ou deux démontrant quelle rigoureuse surveillance les Américains exercent à la frontière. Depuis 1891, ils ne cessent d'adopter d'année en année des lois de plus en plus sévères. Cette tendance les a portés à approuver les dispositions législatives mentionnées le 3 mars 1903. Non contentes de fermer la porte aux ouvriers embauchés à l'étranger, elles refusent l'entrée à tous ceux qui pourraient devenir un fardeau pour la nation nuire à sa prospérité matérielle ou dégrader ses mœurs. Dans le 9e volume des délibérations du Sénat des Etats-Unis, je lis le rapport de la Commission d'enquête sur l'immigration étrangère concernant l'importation d'ouvriers engagés dans leur pays d'origine. Entre autres choses, je relève dans ce rapport le renseignement suivant : entre 1892 et 1901, sur 3,615,163 immigrés, 26,031 furent renvoyés dans leur pays. De ce nombre, 6,119 étrangers ne purent mettre le pied sur le sol américain, parce qu'ils tombaient sous le coup de la loi adoptée en 1891 interdisant l'immigration des ouvriers engagés à l'étranger. Depuis une couple d'années, le gouvernement des Etats-Unis a multiplié le nombre de fonctionnaires chargés de surveiller la frontière du Canada sur une distance de près de 4,000 milles et d'interdire le passage des ouvriers canadiens. M. Watchhorne, qui remplit au Canada les fonctions d'inspecteur de l'immigration pour le compte des autorités américaines, a présenté à son gouvernement un rapport très élaboré de ses travaux. Je constate qu'en 1902, il a refusé d'admettre 275 étrangers sous prétexte qu'ils avaient été embauchés hors frontières, et que, l'année suivante, il a pour le même motif fermé la porte à 1,903 immigrants.

Je cite les chiffres d'après le rapport annuel du commissaire général d'immigration pour l'exercice expiré le 30 juin 1903. Voilà un autre exemple d'exclusion pratiquée par les Etats-Unis à l'égard des ouvriers étrangers, et l'année dernière le nombre de ceux de notre pays qu'on a empêchés d'entrer aux Etats-Unis a été de 431. Combien en avons nous exlus parmi ceux des Etats-Unis qui désiraient venir au Canada ? De fait, notre loi sur l'introduction en Canada d'étrangers engagés hors frontières n'est pas mise en vigueur ; et à moins que nous ne fassions un arrangement satisfaisant avec les autorités des Etats-Unis concernant cette exclusion de nos ouvriers, il est de notre devoir de les traiter comme elles nous traitent. Il me semble qu'au moment où nous entreprenons des travaux si importants, nous devons donner la préférence aux ingénieurs du Canada. Voyez nos grandes villes, voyez combien d'ouvriers trouveraient un emploi avantageux s'ils étaient protégés par l'amendement proposé. J'ai sous les yeux un rapport du comité d'enquête du Sénat américain et j'étais surpris d'y trouver la déposition faite sous serment par M. Richmond, qui a été pendant quelque temps président de la Commission de l'industrie aux Etats-Unis. Questionné par certains membres de l'opposition M. Richmond estimait au chiffre énorme de 70,000 par année les Canadiens-français qui quittaient chaque année la province de Québec pour travailler aux Etats-Unis.

Cela paraît à peine croyable, mais la déclaration est faite sous serment et à la suite d'une enquêtre soigneuse faite par lui-même et son personnel. Dans cette grande entreprise nationale pourquoi ne nous efforcerions nous pas au moyen de l'amendement présenté par l'honorable député (M. Clare), de garder dans notre pays et d'occuper à nos travaux publics ces ouvriers dont plusieurs restent aux Etats-Unis et ne reviendront jamais au Canada, comme nous l'apprend le témoignage en question ?

Il y a des ouvriers qui ne sont pas ingénieurs mais qui méritent toute notre sollicitude. Avant que je reprenne mon siège, permettez-moi de faire remarquer à l'honorable ministre du Travail (sir William Mulock), que cet amendement va nécessairement plus loin que la loi actuelle. Il est possible que les dix-sept ou vingt ingénieurs dont l'honorable député de Waterloo-sud a parlé ont mis pied sur le territoire canadien sans violer une loi quelconque. Ce que notre loi, comme d'ailleurs la loi des Etats-Unis, défend est l'introduction au Canada d'étrangers en vertu d'un contrat d'embauchage pour l'exécution de travaux. Ces ingénieurs peuvent être venus au Canada sans avoir violé la loi générale. Il est possible qu'ils soient venus dans l'espoir d'obtenir de l'emploi sans avoir un but spécial, et qu'après leur arrivée, ils ont trouvé de l'ouvrage d'une manière légitime. Mais l'amendement de l'honorable député pénètre plus en avant dans la question et a une portée plus patriotique. Aux termes de cet

amendement, on ne pourra employer que les Canadiens en qualité d'ingénieurs ou à d'autre titre dans la construction de ce chemin de fer, à moins que les constructeurs prouvent au gouvernement qu'ils sont forcés d'avoir recours au travail étranger. Si on considère ces circonstances où nous nous trouvons, l'importance de l'entreprise et l'argent que nous y consacrerons, l'amendement est justifiable et mérite d'être adopté.

M. BOURASSA : Je n'ai pas l'intention de répondre point par point au discours de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), mais je tiens à faire remarquer une légère variante entre ses observations et l'amendement proposé par l'honorable député de Waterloo-sud (M. Clare). L'honorable député de Jacques-Cartier a fait un plaidoyer très chaleureux en faveur de l'emploi de la main-d'œuvre canadienne. Sur le but à atteindre je m'accorde entièrement avec lui ; je me crois cependant obligé de faire quelques réserves quand il s'agit d'employer des spécialistes dans l'exécution des travaux publics. Tout en sympathisant de tout cœur avec l'honorable député dans son désir de donner autant que possible la préférence aux ingénieurs canadiens, je dois cependant admettre que si nous adoptions une loi rigide décrétant que dans la construction des chemins de fer on ne pourra employer que des ingénieurs canadiens, nous nous exposerions à nous priver, contre notre propre intérêt, des services d'ingénieurs étrangers de premier ordre, dont nous pouvons avoir besoin pour certains travaux particuliers, sans compter que leur concours peut être très avantageux aux ingénieurs canadiens eux-mêmes. Je ne crois pas qu'il soit opportun de faire une loi d'exclusion qui défendrait à l'Etat, à une compagnie de chemin de fer ou à grand établissement industriel de s'assurer les services d'ingénieurs étrangers de première classe qui peuvent avoir fait des études plus profondes et plus spéciales que les ingénieurs canadiens ou qui ont acquis une expérience plus étendue en exécutant des travaux d'un caractère particulièrement difficile dont il ne s'est pas présenté d'exemples au Canada. Cependant, je ne veux pas entamer de discussion sur ce point avec l'honorable député. Il nous presse d'adopter l'amendement de l'honorable député de Waterloo-sud afin d'encourager les travailleurs et les ingénieurs du Canada. Mais la proposition de l'honorable député de Waterloo-sud a une portée bien plus grande. Il dit :

> Dans tous les cas où on prendra des employés pour aider aux levés topographiques ou à la construction dudit chemin de fer transcontinental, on donnera la préférence aux sujets britanniques de naissance ou par naturalisation.

Cet amendement, s'il est adopté, permettra à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique d'employer des ingénieurs de l'Angleterre, de l'Ecosse, de l'Irlande et de n'importe quelle autre partie de l'Empire britannique.

Des VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BOURASSA : Quelques députés s'écrient : Ecoutez ! écoutez ! J'espère qu'ils prouveront la sincérité de leurs opinions : Par exemple, lorsque la question de la protection viendra sur le tapis, et que quelques-uns de leurs amis se plaindront que nous laissons entrer trop facilement dans nos marchés des lainages et des cotons anglais, au détriment de notre propre industrie. Ma position est logique. Je veux protéger les industries canadiennes contre les industries anglaises et étrangères. Je veux protéger la main-d'œuvre canadienne contre la main-d'œuvre anglaise aussi bien que contre la main-d'œuvre américaine. Je veux protéger le corps des ingénieurs canadiens contre les ingénieurs anglais et américains. Si vous voulez favoriser le travail canadien, agissons franchement et sincèrement ; dans ce cas, par exemple, décidons de n'employer que des ingénieurs et des ouvriers canadiens. Ne sortons pas des limites de la protection équitable que l'honorable député de Jacques-Cartier demande pour les jeunes gens qui sortent des écoles du génie au Canada. Si nous ne limitons pas notre protection aux élèves de l'université McGill, de l'Ecole polytechnique de Montréal et d'autres établissements semblables, il n'y a plus aucune raison d'imposer une restriction quelconque. Si pour faire nos travaux publics nous employons des ingénieurs d'autres pays—et à certains points de vue il y aurait beaucoup à dire en faveur de l'emploi d'ingénieurs éminents et d'autres hommes de science, et de la liberté laissée aux grandes compagnies comme celle du Grand-Tronc-Pacifique, de s'assurer les services des meilleurs spécialistes, soit de l'Angleterre, des Etats-Unis, de la France, de l'Allemagne ou de tout autre pays,—nous devons avoir l'esprit assez large pour décider que, du moment que nous sortons des limites de notre pays nous devons accorder la liberté de choisir ceux qui peuvent nous rendre les meilleurs services sans égard à leur nationalité. Voilà pourquoi, tout en étant en communion d'idées avec l'honorable député de Jacques-Cartier, il m'est cependant impossible de m'accommoder du texte de l'honorable député de Waterloo-sud. Si l'honorable député de Jacques-Cartier peut faire consentir son collègue à demander la protection des Canadiens dans le sens que lui-même a développé, je serai disposé à appuyer cette proposition, bien que, pour les raisons que je viens d'expliquer, l'idée soit peut-être étroite. Le fait qu'il——

M. MONK : L'honorable député (M. Bourassa) doit savoir que les travaux les plus difficiles de la construction du Canadien du Pacifique ont été conduits par deux ingénieurs canadiens, si je ne me trompe pas. Un des deux a donné sa démission il n'y a pas longtemps et l'autre s'appelle M. Peterson. Il était aidé dans ses travaux par un monsieur français de Montréal que mon honorable ami doit connaître, mais dont j'ou-

blie le nom pour le moment. Ce monsieur a construit la partie la plus difficile du Pacifique Canadien à travers les montagnes Rocheuses.

M. BOURASSA : Je ne nie pas que nous ayons des ingénieurs qui sont les égaux de ceux de n'importe quel pays. J'ai simplement fait observer dès le début que nous devons éviter d'aller trop loin dans la voie des lois d'exclusion quand il s'agit de travaux du génie, ou d'autres entreprises de ce genre. Le point sur lequel j'appuie ce n'est pas que nous manquions d'ingénieurs, mais que si nos lois prohibitives ne s'appliquent pas à tout le monde en dehors des Canadiens, il est préférable de n'avoir aucune restriction. Cette exclusion peut offrir certains dangers. Le cas peut se présenter où une compagnie de chemin de fer, ayant à faire exécuter des travaux présentant des difficultés exceptionnelles, aura besoin des services de deux ou trois ingénieurs très distingués au moment même où ils seront employés ailleurs ; alors, il serait avantageux pour le pays que la compagnie puisse s'adresser en toute liberté aux Etats-Unis, à l'Angleterre ou à tout autre pays pour s'assurer les services d'ingénieurs compétents.

Si nous devons adopter comme règle la protection de la main-d'œuvre canadienne, limitons-la véritablement à la main-d'œuvre canadienne. Voilà le principe que j'ai posé ; et si l'honorable député veut être logique, il demandera à son collègue de Waterloo-sud (M. Clare) de faire en sorte que son amendement protège les Canadiens. Quand il s'agit de la protection de l'industrie, nous sommes Canadiens; et je crois que nous avons rai- législation sincère et adoptons une mesure purement et simplement canadienne en faveur de la main-d'œuvre canadienne et du génie civil canadien.

L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) nous a lu quelques documents indiquant de quelle manière on applique, aux Etats-Unis, la loi sur le travail étranger. Ceci n'est pas une raison pour que nous suivions l'exemple de nos voisins. J'ai une grande admiration pour les Américains, mais je ne suis pas prêt à leur demander toutes mes lumières. Dans le passé, en plein développement de leur vie nationale, les Américains ont commis l'erreur dans laquelle nous tombons peut-être nous-mêmes, de ne pas se contenter d'ouvrir la porte aux étrangers, mais de les appeler à grands cris pour peupler leur pays. Je crois qu'ils ont commis une faute ; et je n'oublierai jamais les paroles d'avertissement prononcées devant moi par un homme d'Etat des Etats-Unis, dont je ne puis révéler le nom, parce qu'il est encore dans la vie publique, mais que j'ai eu le plaisir de rencontrer plusieurs fois à Washington, il y a cinq ans. Il disait : " Vous avez le grand avantage, de votre côté de la frontière, de pouvoir regarder en arrière dans la vie passée de notre pays, les Etats-Unis, de manière à éviter les fautes que nous avons commises et de faire votre profit des bonnes lois et des bonnes mesures que nous avons adoptées. Si nous avons commis une faute, c'est quand nous appelions chez nous les travailleurs et les colons étrangers ; si aujourd'hui la nation américaine est difficile à gouverner, la cause en est à la trop grande hâte avec laquelle nous avons peuplé notre pays. Aujourd'hui nous nous laissons aller à l'autre extrémité ; nous avons établi des lois restrictives qui ne sont pas dignes d'un peuple civilisé. Vous devriez profiter de notre expérience du passé et vous montrer moins pressés d'introduire chez vous des étrangers. De cette manière vous ne serez pas obligés plus tard d'établir des lois restrictives comme nous avons été forcés de le faire."

Nous ne sommes pas obligés, comme les Américains, de surveiller chaque port d'entrée de notre pays afin d'empêcher l'affluence d'une immigration qui nous serait préjudiciable. En autant qu'il s'agit d'immigrants d'une classe élevée, tel que les hommes de science et les ingénieurs, la Chambre peut être certaine d'une chose, c'est que ces spécialistes distingués des Etats-Unis ou d'autres pays ne feront pas un long séjour au milieu de nous, car ils touchent ailleurs de meilleurs appointements qu'ici. Par conséquent, je ne crois pas à la nécessité d'adopter ici les lois restrictives appliquées aux Etats-Unis relativement à l'immigration de la classe professionnelle ou des colons ordinaires. Si toutefois il nous faut des lois restrictives, si on nous en impose, soyons francs et que ces lois servent à protéger le travail canadien exclusivement.

M. GEORGE TAYLOR (Leeds) : J'ai été très surpris d'entendre il y a quelques instants une déclaration de la part de l'honorable ministre du Travail (sir William Mulock) tendant à dire que, au moment où le pays accordait une subvention de $3,000,000 environ au Pacifique Canadien pour construire la ligne du pas du Nid-de-Corbeau le gouvernement se félicite hautement d'avoir exigé dans l'Acte, ou dans le contrat avec la Compagnie du Pacifique Canadien, que celle-ci n'emploierait que de la main-d'œuvre canadienne dans l'exécution des travaux. Aujourd'hui l'Etat s'engage à une dépense cinquante fois plus grande que la subvention accordée à la Compagnie du Pacifique pour construire cette ligne et le ministre du Travail est poussé par ses collègues du cabinet à faire un appel à ses partisans pour rejeter cet amendement qui protège la main-d'œuvre canadienne dans la construction de ce chemin de fer, sur lequel on dépensera $150,000,000. Le ministre du Travail, devrait être le premier à rompre avec le gouvernement, si le premier ministre et les autres membres du cabinet, à l'exception du ministre du Travail, proposent de rejeter cet amendement—il devrait se lever le premier pour défendre les intérêts des classes

ouvrières du Canada et dire : J'appuie l'amendement proposé.

Le mouvement canadien contre le travail étranger a son histoire et le nom du titulaire actuel du ministère du Travail est attaché à cette histoire. En 1890 j'avais l'honneur de présenter dans cette Chambre le premier bill pour règlementer le travail étranger. Si vous voulez jeter un coup d'œil sur les journaux de la Chambre de 1890, vous trouverez un rapport d'un sous-comité auquel avait été renvoyé le bill dont j'étais l'auteur. Le rapport se lit comme suit :

Votre comité constate que ce bill est semblable, sous tous les rapports, à un bill passé par le Congrès des Etats-Unis en 1885, et modifié par lui en 1886.

Votre comité a fait comparaître des témoins venant de divers points le long de la frontière et s'est assuré, d'après leurs témoignages, dont copie est annexée aux présentes, que la loi des Etats-Unis sur le travail des étrangers a été appliquée de manière à obliger nombre de nos compatriotes à abandonner leur emploi aux Etats-Unis, ou à s'y transporter avec leurs familles pour y résider permanemment, tandis que les citoyens des Etats-Unis ont toute latitude pour venir travailler au Canada, chaque jour, et retourner dans leur foyer sur le territoire américain, le soir, sans être molestés en aucune façon par les autorités du Canada.

Votre comité recommande que l'attention des autorités à Washington soit attirée sur l'application rigoureuse de la loi des Etats-Unis et sur le travail des Etrangers, au détriment des Canadiens; et afin de donner le temps de faire ces représentations et de les étudier mûrement, il demande que l'examen de ce bill soit remis à la prochaine session. Et, dans l'intervalle, si les autorités américaines ne prennent pas les mesures convenables pour remédier aux griefs formulés par nos nationaux alors le comité recommande qu'un bill sur ce sujet soit présenté à la prochaine session pour y être pris en considération.

Le tout respectueusement soumis.

GEORGES TAYLOR,
Président.

Ce rapport fut soumis à la Chambre et adopté. Je ne lirai pas tous les témoignages annexés à ce rapport, mais je lirai celui de M. Wm. Wainwright du Grand Tronc.

M. CLARKE : Est-ce le même qui est encore un des hauts fonctionnaires de ce chemin de fer ?

M. TAYLOR : C'est le même.

M. FITZPATRICK : Qu'est devenu le bill ?

M. TAYLOR : J'en ferai l'historique plus tard. M. Wainwright fut appelé devant le comité et donna son témoignage comme suit :

Par le président (M. Taylor) :

288. Nous désirerions savoir si une loi semblable à celle des Etats-Unis au sujet du travail des étrangers serait de nature à influencer d'une manière dommageable les affaires de votre compagnie à Windsor, à Niagara ou à Point-Edward ?—et aux autres points rapprochés de la frontière.

Par M. Lister :

289. Est-ce que la Compagnie du Grand Tronc a ordonné à ses employés de Point-Edward et Fort-Gratrot de transporter leur domicile de l'autre côté de la frontière ?

—Oui.

290. Pour quelle raison ?—Parce que nos avocats nous avaient dit que si nous ne le faisions pas, nous serions passibles d'une lourde amende.

291. En vertu de la loi sur le travail des ouvriers étrangers ?—Oui.

Par M. Taylor :

292. Vous avez averti vos employés ?—Oui, nous les avons informés qu'ils devaient transporter leur domicile du côté américain ou abandonner leur emploi.

Par M. Lister :

293. Est-il à votre connaissance qu'un bon nombre ont abandonné Point-Edward ?—Quelques-uns ont quitté l'endroit. J'ai eu connaissance d'un cas particulier arrivé à Windsor. J'ai eu à transférer un commis de cet endroit à Toronto parce qu'il ne pouvait vivre à Détroit avec sa famille. Il lui était impossible d'aller demeurer, sans grande pertes, du côté américain, et comme il était chargé du service de Chicago, nous avons dû le ramener à Toronto et lui donner de l'emploi sur l'ancienne ligne du Grand Tronc.

Par le Dr. Wilson (Elgin) :

394. Vos employés ont dû traverser la frontière ou quitter le service ?—Je crois que tous ne l'ont pas encore fait, mais l'ordre a été général.

295. Pouvez-vous nous dire pourquoi la loi n'a pas été strictement mise en vigueur?—Je l'ignore, nous avons donné nos ordres d'après les avis de nos avocats, je ne sais pas positivement si nous aurions été passibles d'une amende ; je l'ai entendu dire.

Par M. Lister :

296. Vous étiez responsables de la conduite de vos employés sur ce point ?—Oui et nous avions à suivre les conseils de nos conseillers légaux.

Par M. Mulock : (le ministre actuel du Travail, qui était alors au courant de la situation sur la frontière).

297. Combien de personnes ont quitté le Canada pour les Etats-Unis à cette occasion ?—Je ne puis vous le dire immédiatement, mais nous avons les noms.

298. A peu près?—Je ne saurais le dire.

299. La même chose a eu lieu aux autres villes de la frontière?—A Niagara, à Point-Edward et à Windsor.

300. Ce sont les trois seules villes qui se trouvent immédiatement sur la frontière ?—Oui, où nous avions des employés demeurant au Canada et travaillant aux Etats-Unis.

Par M. Lister :

301. Pouvez-vous donner le nombre exact de ces employés au comité ?—Oui, par écrit.

Par M. Mulock :

302. Savez-vous si les autres grandes compagnies, celle du Pacifique, par exemple, eut à souffrir des mêmes inconvénients?—Oui, ç'a été la même chose partout. Les compagnies de steamers qui, pendant l'hiver, reçoivent le trafic du Grand Tronc à Portland, avaient l'habitude de prendre leurs employés de Montréal et de les amener travailler à Portland pendant la saison. La ligne "Dominion" et la ligne "Allan" agissaient de la sorte. Cette année elle ont dû prendre des ouvriers américains à Portland, parce qu'elles ne pouvaient amener leurs propres ouvriers sur le sol

américain. Les Canadiens n'ont plus la permission d'aller travailler temporairement aux Etats-Unis, quelque soit le genre d'ouvrage auquel ils se livrent.

303. La loi frappe tous les ouvriers ?—oui, tous ceux qui demeurent au Canada et vont travailler aux Etats-Unis.

304. Ce que vous venez de dire a trait au déplacement d'ouvriers qui avait lieu auparavant pendant la saison d'hiver?—Oui.

Voilà l'état de choses qui existait alors et depuis ce temps-là le gouvernement actuel s'est toujours joué de la question du travail étranger.

L'honorable M. FITZPATRICK : Qu'en est-il résulté ?

M. TAYLOR : Je dirai à l'honorable ministre ce qui en est résulté et ce que le gouvernement en a fait. La dernière année que le gouvernement conservateur était au pouvoir——

L'honorable M. FIELDING : Et les six autres années ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Et l'année 1892 ?

M. TAYLOR : Je présentai un bill en 1892. Il fut remis à plus tard. Il y eut un échange de vues entre le gouvernement canadien et le gouvernement américain, et je crois que l'honorable ministre trouvera la correspondance au ministère.

La correspondance entre les deux gouvernements se continua d'année en année. En 1896, lorsque je présentai mon bill en dernier lieu——

L'honorable M. FIELDING : Et les autres années ?

M. TAYLOR : Je le présentai la première fois en 1892.

L'honorable M. FITZPATRICK : Mais les citations que vient de faire l'honorable député (M. Taylor) se rapportent à 1890.

M. TAYLOR : Il y eut échange de correspondance entre le gouvernement américain et le gouvernement canadien et les Américains firent certaines concessions.

L'honorable M. FITZPATRICK : Quelles étaient ces concessions ?

M. TAYLOR : Si l'honorable ministre veut me laisser faire mon discours, il pourra se lever ensuite et faire le sien. Le gouvernement américain suspendit l'application de la loi sur le travail étranger en autant qu'elle concernait les Mille-Iles et le fleuve Saint-Laurent. Il y eut une application réciproque des lois des Etats-Unis et du Canada entre Kingston et Ogdensburg. Ce fut une des concessions faites depuis 1890 jusqu'à 1896. Cependant les concessions ne donnaient pas satisfaction au gouvernement canadien et je présentai de nouveau mon bill pendant la dernière session que le parti conservateur était au pouvoir. Le bill ne fut pas adopté.

A la veille de l'élection de 1896, le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) publia son manifeste. Portez-nous au pouvoir, disait-il, et nous présenterons une loi concernant la main-d'œuvre étrangère en tous points calquée sur la loi américaine. Le peuple les remit au pouvoir et l'honorable premier ministre incita le représentant d'Essex (M. Cowan) à me couper l'herbe sous le pied. Celui-ci présenta une proposition de loi qui était la copie fidèle du bill dont j'étais l'auteur, si j'en excepte l'article qui lui donnait une sanction. Ce dernier fut retranché. On peut retrouver les deux bills dans les archives. Tous deux furent renvoyés devant un comité spécial qui eut instruction de présenter un rapport. L'honorable sir Louis Davies, aujourd'hui juge de la cour Suprême, faisait partie du comité, et je me rappelle les joutes oratoires qui eurent lieu pendant les séances. La majorité du comité se composait de partisans ministériels et le gouvernement l'emporta. Il fit adopter une loi sans sanction pénale. Il s'ensuit qu'au lieu d'avoir une loi calquée en tous points sur la loi des Etats-Unis, il faut mettre tous les rouages administratifs en branle pour faire respecter nos dispositions législatives. Avant d'intenter une poursuite, il faut obtenir l'autorisation du ministre de la Justice, l'avocat général du Canada.

Nul ne peut requérir l'application de la loi, tandis qu'aux Etats-Unis il suffit de déposer une plainte entre les mains d'un douanier ou d'un juge de paix pour la faire respecter. Le bill que j'ai présenté renfermait un article emprunté à la législation américaine, mais le gouvernement retrancha cette disposition de son projet de loi. Les membres conservateurs du comité firent un rapport exprimant les vues de la minorité et représentant que le bill apprrouvé par la majorité et serait lettre morte, ce que les évènements ont prouvé. Le rapport de l'auditeur général démontre que le ministre du Travail (sir William Mulock) a dépensé l'an dernier $44,000 des fonds publics afin de nous faire croire qu'il mettait en vigueur la loi concernant le travail des étrangers.

Sir WILLIAM MULOCK : Le rapport dit-il que cette somme a été consacrée à la mise en vigueur de la loi relative à la main-d'œuvre étrangère ?

M. TAYLOR : Non, mais le ministre faisant mine de s'intéresser au sort de nos travailleurs a dépensé $44,000 pris dans le trésor public. Quel avantage l'ouvrier a-t-il retiré de cette dépense ?

Lorsque le représentant de Waterloo-sud (M. Clare) fait une proposition dans l'intérêt des travailleurs, le ministre la combat et conseille à ses partisans de la repousser. Voici un exemple de l'emploi qu'il a fait de ces deniers :

A. D. J. O'Donoghue, agent spécial, voyage à Lévis et à Saint-Jean, du 2 au 10 août, $34.40; voyage à Rivière-Ouelle et à Halifax, du 12 au 18 août, $32.60.

Et autres voyages, formant une dépense totale de $663.60 pour frais de déplacement, pourboires et billets de chemin de fer. Ce fonctionnaire qui touche environ $1,000 d'émoluments est chargé de ces missions spéciales. C'est un organisateur attitré du parti libéral, pas autre chose, et tous ceux dont les noms paraissent dans le rapport de l'auditeur général comme ayant reçu leur part du gâteau ne sont ni plus ni moins que des organisateurs libéraux, ne portant nul intérêt au sort des travailleurs. Je pourrais décliner leurs noms, mais je me propose de m'occuper plus tard de cette question des voyages et des pourboires.

L'honorable ministre après avoir dépensé $44,000 uniquement pour servir des fins politiques et nullement dans l'intérêt de la classe ouvrière élève la voix pour rallier ses partisans et les engager à repousser une proposition qui constitue la première tentative faite en ce pays dans le but de protéger les travailleurs canadiens. Il leur demande de rejeter l'amendement et ils le rejetteront, j'en suis certain. Les uns chercheront à s'échapper par la tangente. Pourtant, lorsqu'il s'agit de consacrer $150,000,000 à l'établissement d'une voie ferrée transcontinentale, le ministre déclare qu'on pourra engager des Chinois ou des ouvriers de toutes les classes et qu'il n'insérera pas dans le contrat un article défendant l'emploi de la main-d'œuvre étrangère—comme celui que nous avons incorporé dans le traité conclu avec la Compagnie du Pacifique Canadien—mais qu'il appliquera cette disposition législative à toutes les voies ferrées.

La loi concernant la construction du Grand-Tronc-Pacifique entrera en vigueur dès qu'elle aura été adoptée, et j'apprends que la plupart des ingénieurs chargés de fixer le tracé sont des Américains que M. Hays a fait venir au Canada et qui prennent des mesures pour favoriser leurs compatriotes dans l'adjudication des entreprises. J'espère que les partisans du ministre n'écouteront pas ses conseils et ne repousseront pas la première mesure à l'effet de protéger le travail des nôtres.

M. R. G. MACPHERSON (Burrard) : J'ai écouté avec un vif intérêt les observaitions de l'honorable député (M. Taylor). En présence des événements de notre histoire, les représentants conservateurs ont mauvaise grâce à lancer de pareilles insinuations à l'adresse du parti libéral. Il ne leur sied pas d'accuser les libéraux à cet égard, eux qui ont été les plus grands coupables. C'est un fait notoire que le chemin de fer Canadien du Pacifique, dont nous nous enorgueillissons aujourd'hui, a été presque entièrement construit par des Américains et par des Chinois.

M. SAM. HUGHES : Non.

M. MACPHERSON : M. Rosser, l'ingénieur en chef, était un Américain qui se fit naturaliser plus tard ; George Brackett, l'entrepreneur, était un Américain et un citoyen de Minnéapolis. M. Stickney, le gérant général, était un Américain ; il fut remplacé par sir Wm. Van Horne, et chacun sait que ce dernier était un citoyen des Etats-Unis. M. J. F. Egan, le surintendant général, était aussi Américain ; plus tard, il dirigea les travaux et un employé qui travailla sous ses ordres m'apprend qu'il remplaça par des Américains les inspecteurs de la voie de nationalité canadienne. La compagnie fit venir du Wisconsin et de la colonie mormonne de l'Utah des convois entiers, et de Chine, des pleins steamers de terrassiers. Le major Rogers, qui découvrit le défilé qui porte son nom, était un Américain, et je crois qu'il était impossible de choisir un pire tracé. Il cause aujourd'hui de graves embarras à la Compagnie du Pacifique Canadien, tandis que le passage de la Tête-Jaune, le long du haut de la rivière Thompson, tracé que les ingénieurs canadiens recommandaient, eut été infiniment préférable.

Du reste, il ne s'agit pas maintenant de jeter la pierre à nos devanciers, mais de reconnaître les fautes qu'ils ont commises et de faire en sorte de ne pas tomber dans les mêmes errements. Peu m'importe le parti politique qui a créé la législation sur l'emploi des étrangers ; il demeure acquis que la loi canadienne, qui, si je ne me trompe, est entièrement calquée sur la loi des Etats-Unis ne peut pas être mise en vigueur. Dans la Colombie-Anglaise, une poursuite a été intentée contre une société d'ingénieurs qui avait publié dans les journaux de Seattle une annonce engageant les ouvriers à venir remplacer des grévistes. Les travailleurs de la ville de Vancouver traduisirent les délinquants devant les cours de justice, mais M. Williams, président du tribunal correctionnel, les débouta. Appel fut interjeté devant la cour Suprême et M. le juge Duff, l'une des lumières de la magistrature de la Colombie Anglaise, rendit une décision tellement importante qu'il y a lieu d'en faire lecture devant la Chambre. Voici :

Hier matin, M. le juge Duff a rendu dans la cause de Downie contre " The Vancouver Engineering Works " un jugement d'une grande importance, attendu qu'il démontre que la loi concernant la main-d'œuvre étrangère ne pourrait être mise en vigueur. Sa décision est conçue dans les termes suivants :

COUR SUPREME DE LA COLOMBIE ANGLAISE.

Présent: M. le juge Duff.

Vancouver, 17 mai 1904.

Dans l'affaire du renvoi d'une plainte formulée en vertu de la loi concernant la main-d'œuvre étrangère, et portant à l'endos Downie contre " Vancouver Engineering Works ", relativement à l'importation de Cornelle Mesere, en contravention des dispositions de la loi, étant un appel de la décision du président du tribunal correctionnel de Vancouver.

Duff, juge.

Le factum est soumis au tribunal correctionnel de Vancouver, concernant la décision qu'il a rendue au sujet d'une plainte formulée contre The Vancouver Engineering Works, à respon-

sabilité limitée, sous l'inculpation d'avoir enfreint les dispositions de l'article premier des chapitres 60 et 61 Victoria, des statuts du Canada, lequel article est ainsi conçu:

"A dater de la sanction du présent acte, il sera illégal pour toute personne, compagnie, société ou association autorisée, de payer d'avance, de quelque manière que ce soit, le transport, ou d'aider ou encourager en quoi que ce soit l'introduction ou l'immigration d'aucun aubain ou étranger au Canada, en vertu d'un contrat ou d'une convention, verbal ou spécial, explicite ou implicite, passé ou fait avant l'introduction ou immigration de cet aubain ou étranger, pour accomplir un travail ou un service de quelque genre que se soit en Canada."

A l'appui de cette accusation, on a établi que l'intimé a fait paraître dans un journal publié à Seattle, dans l'Etat de Washington, une annonce ainsi conçue:

"On demande—Des machinistes de premier ordre. S'adresser à "The Vancouver Engineeing Works, à responsabilité limitée, Vancouver, C. A."

Le magistrat a constaté qu'en réalité la compagnie intimée est responsable de la publication de cette annonce. L'article 4 du chapitre 13 des statuts du Canada 1 Edouard VII a modifié l'article 8 de la loi mentionnée en dernier lieu en le remplaçant par la disposition suivante:

"Sera réputée avoir enfreint le présent acte, toute personne, société, compagnie ou association autorisée qui aidera ou encouragera l'importation ou l'immigration de quelque habitant ou citoyen d'un pays étranger auquel s'applique cet acte, par une promesse d'emploi faite par annonces imprimées ou publiées dans ce pays étranger ; et quiconque viendra en ce pays en conséquence d'une annonce de ce genre sera traité comme y venant en vertu d'un contrat tel que prévu par le présent acte, et l'amende qu'il impose s'appliquera dans ce cas" ; puis vient une clause conditionnelle qui n'a pas d'importance dans le cas qui nous occupe.

La question qui nous est soumise est celle-ci: "L'annonce que je viens de lire constitue-t-elle une promesse d'emploi." Selon moi, elle provoque les demandes d'emploi et ne va pas plus loin. La poursuite a soutenu que le deuxième membre de phrase de l'article 8 de la loi modificative décrète que lorsqu'une annonce publiée dans un journal dans un pays étranger induit un habitant ou citoyen de ce pays à venir au Canada dans l'espérance d'y obtenir un emploi, il y a un contrat dans le sens de la loi. Cependant, l'annonce que mentionne le deuxième membre de phrase de cet article est, à mon sens, une annonce du genre de celles dont il est question dans la première partie de l'article, et ces dernières contiennent évidemment une promesse d'emploi. Ce raisonnement repose donc sur une pétition de principe. On dit que dans l'interprétation de cette disposition législative il faut tenir compte de ce que font communément ceux qui cherchent à obtenir des employés au moyen d'une annonce publiée dans les journaux et qu'il n'est pas d'usage que cette annonce renferme une promesse formelle d'emploi ou soit conçue dans des termes plus explicites que la formule dont il est question. Au reste, je ne suis pas en état de me prononcer sur les faits, mais en les supposant admis irai-je prêter à la législature l'intention d'interdire les provocations aux demandes d'emploi aussi bien que les promesses d'emploi et donner un sens forcé ou inusité aux expressions que la législature elle-même a choisies pour manifester sa volonté ? Le parlement, qui, d'ordinaire, s'exprime avec une profusion de paroles, s'est servi dans le présent cas d'une phrase concise et c'est dans le texte même, non ailleurs, que je dois chercher à découvrir l'intention du législateur. Je ne puis pas non plus, me ranger à l'avis de M. Bird, qui déclare que l'amendement de 1901 ainsi interprété n'ajoute rien à la loi de 1897. Il est clair que la loi de 1897 ne s'appliquait que dans le cas où l'immigration avait été précédée d'un contrat parfait de louage de services. Avant l'adoption de l'amendement, les cours fédérales des Etats-Unis avaient plus d'une fois jugé qu'une loi du Congrès couchée dans les mêmes termes n'interdisait pas les conventions résultant de l'offre et de l'acceptation des services, lorsque l'immigration des employés était une condition essentielle de l'acceptation des offres de service. Il est évident que le principe qui sert de base à ces décisions judiciaires ne s'appliquerait pas au petit nombre de cas tombant sous le coup de l'amendement de 1901, et dans cette mesure-là, l'amendement a étendu l'application des dispositions restrictives de la loi.

On s'est appliqué à démontrer que la loi ainsi interprétée ne restreint pas efficacement l'importation des travailleurs étrangers aux époques d'activité industrielle, ce qui est contraire à l'intention et au but des auteurs de la loi. S'il en est ainsi, il faut chercher un recours ailleurs. Dans aucuns cas, et encore moins dans une action pénale, puis-je donner aux paroles du législateur un autre sens que celui qu'elles comportent naturellement. La question qui m'est soumise sera résolue d'après ces principes. Attendu que la question de droit présente des difficultés, je ne crois pas qu'il y ait lieu d'accorder des frais.

Par cette décision, M. le juge Duff soutient que la loi canadienne relative à la main-d'œuvre étrangère, qui a été calquée sur celle des Etats-Unis, ne saurait être mise en vigueur. On sait que l'acte modificatif de 1901 a été proposé à la demande du Conseil des métiers et du travail de la ville de Rossland. Une grève avait éclaté là-bas et on crut que cette modification faciliterait l'application de la loi concernant la main-d'œuvre étrangère. A mon sens, sa mise en vigueur était plus facile auparavant. Néanmoins, il saute aux yeux que nos lois permettent de faire venir au Canada n'importe quel ouvrier. Il ne me semble ni juste ni raisonnable de souffrir que des étrangers qui ne seront pas citoyens de notre pays viennent faire concurrence aux nôtres et aux personnes qui se font naturaliser. J'accueillerais à bras ouverts ceux qui viendraient au Canada avec leur épouse et leurs enfants s'y créer un foyer, mais il me semble que c'est commettre une erreur d'ouvrir nos portes à d'autres.

Je suis fier de pouvoir dire que le gouvernement du jour est plus soucieux du bien-être de la classe ouvrière qu'aucun de ses prédécesseurs, et j'espère qu'il proposera une loi se rapportant non seulement à un cas isolé, mais s'appliquant dans toutes les circonstances. La classe des travailleurs du Canada a souffert préjudice, parce que chaque fois que notre pays s'est lancé dans une

grande entreprise, des nuées d'Américains ont pu prendre la fleur et le dessus du panier, ne laissant aux nôtres que les rebuts. Cependant, la construction du Grand-Tronc-Pacifique devrait profiter à la population entière du Canada, et c'est le but des auteurs du projet. Si nous ne pouvons pas trouver au pays assez d'ouvriers, il sera toujours temps d'aller en chercher ailleurs.

M. CLARKE : N'est-ce pas là précisément la portée de l'amendement du député de Waterloo-sud ?

M. MACPHERSON : A mes yeux, sa proposition ne va pas assez loin. Je ne trouve point à redire aux observations de mon honorable ami. J'exprime mon sentiment à titre de Canadien, et je crois être l'interprète des citoyens de Vancouver et des habitants de la Colombie Anglaise. Cette province a été affligée d'un fléau inconnu de la population de l'est—le fléau jaune, une plaie pour le pays, qui nous a causé plus de mal qu'aucun gouvernement ne pourra nous faire de bien d'ici à plusieurs années. Si nous voulons protéger notre population, il faut nous appliquer à résoudre ce problème. Le premier bienfait dont on nous a comblés a été l'imposition par le gouvernement du jour d'une capitation de $500 prélevée sur les Chinois à leur entrée au Canada. Nous avons longtemps combattu pour obtenir cette faveur. Sans la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, ces gens ne seraient pas venus au pays. Je ne veux pas dénigrer le Pacifique Canadien. C'est une entreprise grandiose qui a fait un grand bien à la Colombie Anglaise, et au Canada tout entier. Cependant, on ne doit permettre à aucune société financière, fût-elle la Compagnie du Pacifique Canadien, du Canadian-Northern ou du Grand-Tronc-Pacifique, d'attirer ici une nuée d'étrangers, Chinois, Japonais, Polonais ou autres, que nous ne pouvons pas espérer retenir au pays. Aussi, j'ai confiance que le gouvernement proposera une loi d'application générale. Nous connaissons le mal qui afflige la province de la Colombie Anglaise, où on compte 35,000 asiatiques et une population blanche de 165,000 âmes. Pas un seul asiatique ne jouit de l'électorat ; pas un seul ne contribue à l'entretien des églises ou des écoles ou au maintien des institutions nationales. J'exprime les sentiments des travailleurs de la Colombie Anglaise en déclarant qu'une loi relative à la main-d'œuvre étrangère, pour être efficace et complète, devra offrir un recours aux nôtres lorsqu'ils seront jetés sur le pavé à cause d'une grève ou d'un différend ouvrier, au lieu de permettre que des étrangers viennent les remplacer.

M. CLARKE : L'honorable député me permet-il de lui poser une question ? La loi modificative de 1901, dit-il, a été adoptée à la demande du Conseil des métiers et du travail de Rossland. Sur quoi mon honorable ami s'appuie-t-il pour faire cette déclaration ?

M. MACPHERSON : Je tiens ce renseignement de M. Foley qui était alors membre du Conseil des métiers et du travail de Rossland. Il fut mon adversaire à la dernière élection et il a déclaré qu'il était l'auteur de cet amendement. Le représentant de Vancouver (M. Ralph Smith) est absent ; s'il était ici, il confirmerait mes dires.

M. SAM HUGHES (Victoria-nord) : Les paroles de l'honorable député me remettent en mémoire le cas d'un électeur du collège électoral que j'ai l'honneur de représenter qui cause à mon adversaire tout le tort possible : il parle toujours en sa faveur et il me donne toujours sa voix. Le représentant de Burrard (M. Macpherson) a parlé dans le sens de la résolution du député de Waterloo-sud, et cependant il votera contre, lui faisant ainsi le plus grand tort possible. Le contraste qu'il a établi entre le présent cas et celui du Pacifique Canadien ne vaut rien. Il déclare qu'il n'y aurait pas de Chinois à Vancouver sans la construction du Pacifique Canadien. Allons donc ! Vancouver n'existerait pas si cette voie ferrée n'avait pas été construite. L'honorable député lui-même serait privé de son mandat, si ce n'eut été de l'établissement de ce chemin de fer, et j'ose dire qu'il habiterait encore l'Est du Canada ou le lieu de sa naissance et y occuperait un poste plus humble que celui qu'il remplit à Vancouver.

M. MACPHERSON : Assurément, l'honorable député n'entend pas dénaturer le sens de mes paroles en les détachant du contexte. J'ai dit que ce sont toutes ces entreprises qui ont permis à notre population de s'implanter dans notre province.

M. SAM. HUGHES. J'ai cité textuellement les paroles de l'honorable député que j'avais prises par écrit au moment où il les prononçait.

De plus, le contraste entre le cas qui nous occupe et celui du chemin de fer du pas du Nid-de-Corbeau établi par le ministre du Travail ne vaut rien. Des inspecteurs de santé surveillaient les travaux publics au Canada longtemps avant que l'iniquité du pas du Nid-de-Corbeau ne fût perpétrée. Le ministre a laissé entendre que le mal eût été moindre si la loi adoptée par le présent gouvernement eût été en vigueur. Je me permettrai de lui dire qu'il doit savoir que les circonstances qui ont accompagné la construction du chemin du pas du Nid-de-Corbeau ont été une honte pour le Canada. On a infligé aux ouvriers des traitements qu'on n'aurait pas voulu faire subir à des bêtes de somme. Les morts—non seulement des Chinois mais de braves jeunes gens du pays—furent jetés à la voirie par les entrepreneurs. Après des années de recherches pour savoir ce que ces malheureux étaient devenus, leurs amis ap-

prirent qu'ils étaient morts sur les travaux. Et ceci se passait sous les auspices du ministre du Travail.

Sir WILLIAM MULOCK : A cette époque, je n'avais pas l'honneur d'être ministre du Travail.

M. SAM. HUGHES : Pas l'honneur ! C'est l'opprobre qu'il faudrait dire, si cela était permis.

A mes yeux, l'emploi de ces ingénieurs ne tombe pas sous le coup d'une loi interdisant la main-d'œuvre étrangère. On a proclamé d'un bout à l'autre du pays que ce grand chemin de fer National à travers le continent relierait deux ports de mer du Canada; qu'il ne dépasserait pas la frontière; que cette entreprise serait exécutée par une compagnie canadienne, tandis qu'en réalité pas un seul membre du personnel des ingénieurs n'est canadien et que tous sont venus des Etats-Unis sans qu'il s'en trouve un qui ait une réputation remarquable. Ceux qui sont renseignés dans les questions du génie savent que le Canada compte aujourd'hui un grand nombre d'ingénieurs aussi habiles que les meilleurs ingénieurs américains, M. McLeod, par exemple, qui a conçu le projet et conduit les travaux du chemin de fer du pas du Nid-de-Corbeau. Cette entreprise passe pour l'une des merveilles du génie civil qu'offre le continent américain. Elle fut conçue et conduite par un enfant du Canada qui a vu le jour dans le district électoral que je m'honore de représenter.

M. OLIVER : M. McLeod est-il sans emploi ?

M. SAM. HUGHES : A-t-on fait venir ces gens des Etats-Unis uniquement parce qu'ils manquaient de travail ? Dans l'affirmative je regretterais d'apprendre que la Compagnie du Grand Tronc est allé cueillir les fruits secs du pays voisin—engageant ici et là les ingénieurs sans emploi.

M. OLIVER : M. McLeod est-il présentement en quête d'un emploi ?

M. SAM. HUGHES : Non, mais si on lui offrait les appointements que ces gens-là toucheront probablement—de $15,000 à $30,000 par année, puisqu'on donne $10,000 à des gâte-métiers—je n'ai aucun doute que M. McLeod accepterait avec empressement le poste d'ingénieur en chef des travaux.

M. OLIVER : L'honorable député sait-il si M. McLeod a abandonné le poste qu'il occupe ? Sait-il, oui ou non, si on a offert à M. McLeod un emploi se rapportant à la construction du Grand-Tronc-Pacifique ?

M. SAM. HUGHES : Le poste d'ingénieur en chef ne lui a pas été offert, non plus qu'à aucun autre ingénieur canadien. On n'a pas même offert à un ingénieur du pays la deuxième position.

M. OLIVER : Je sais que M. McLeod n'accepterait pas une charge plus lucrative si on la lui offrait et n'abandonnerait pas le poste qu'il occupe aujourd'hui.

M. SAM. HUGHES : L'honorable député n'a rien pour appuyer ses dires. Il s'en rapporte uniquement aux bruits de la rue. De même que les universités Laval et McGill, le collège militaire a formé des ingénieurs d'élite. L'école des sciences pratiques, à Toronto, qui en est encore à ses débuts, a déjà fourni plusieurs ingénieurs habiles. C'est une anomalie de voir des ingénieurs canadiens qui ont obtenu leurs degrés dans ces institutions—notamment à l'établissement dirigé par l'Etat, au Collège militaire—relégués à l'écart dans l'unique but de les remplacer par des Américains à la recherche d'un emploi.

Je désire faire allusion à un autre sujet. Notre honorable ami, le représentant de Labelle (M. Bourassa) se hérisse chaque fois qu'il entend prononcer le mot " britannique ". Chaque fois qu'il est question du lien britannique, ses cheveux se dressent sur la tête, telle la hure d'un sanglier ; il accourt dans la lice et crit : " Vive le Canada !" Je lui dirai que le Canada est une partie intégrale de l'empire britannique et entend conserver le lien qui l'unit à la mère patrie. Je lui de l'empire britannique et entend conserver service les diplômés de nos universités et les jeunes ingénieurs sortis de notre Collège militaire. Qu'on me permette de faire observer que plusieurs des plus brillants officiers de la marine anglaise sont des Canadiens et que nos jeunes ingénieurs et les officiers sortis de nos universités peuvent occuper maintes positions dans l'administration civile en Angleterre. La Grande-Bretagne nous traite de pair à égal sous ce rapport, mais les Etats-Unis n'ont pas pour nous les bons procédés que nous avons pour eux. Figurez-vous un Canadien qui ferait partie du personnel administratif du génie du gouvernement américain. Il n'y faut pas songer. Ceux qui traversent la frontière américaine peuvent voir un agent de la loi sur la main-d'œuvre étrangère inspecter les wagons pour examiner chaque voyageur. Si une jeune homme n'a pas son billet de retour, il l'interroge avec soin afin de savoir si ses services ont été détenus d'avance. Celui-ci, à moins qu'il ne puisse prouver qu'il est un voyageur ordinaire, est aussitôt reconduit à la frontière. Je me rappelle l'époque où le ministre du Travail a contribué à faire adopter cette prétendue loi de répression de l'importation des ouvriers étrangers qui ne nous permet pas de chasser les intrus hors du pays.

Je n'avais pas, en prenant la parole, d'autre dessein que celui de rappeler à notre excellent ami, le représentant de Labelle, qu'il ferait bien d'en prendre son parti et de comprendre que le Canada continuera à faire partie intégrante de l'empire britannique. Je crois même qu'en ce qui a trait aux

nominations et à la législation en général, les liens qui unissent la colonie au pays d'origine se resserreront davantage plutôt que de se relâcher.

M. A. W. PUTTEE (Winnipeg) : J'ai une copie du jugement dont le député de Burrard a fait lecture. C'est une décision de M. le juge Duff, de la cour Suprême de la Colombien Anglaise, à la date récente du 17 courant, décision qui annule entièrement l'un des principaux articles de la loi concernant le travail des étrangers.

M. CLARKE : Quel article ?

M. PUTTEE : L'article 8. Cela me fait penser qu'il serait opportun d'incorporer dans le présent bill un article ou une disposition semblable à ceux que le député de Waterloo (M. Clare) nous propose. Il me semble nécessaire d'insérer dans le projet de loi quelque chose qui rappelle à la compagnie et aux juges notre dessein de mettre en vigueur dans le présent cas les dispositions de la loi concernant les ouvriers étrangers. Le député de Burrrard n'occupait pas un siege dans cette enceinte, en 1901, lorsque le premier ministre présenta un bill modifiant la loi relative au travail des étrangers, parce qu'au cours d'une grève qui avait éclaté en Colombie Anglaise, on avait fait venir des Etats-Unis des légions de mineurs attirés par les annonces publiées dans toutes les exploitations minières du pays voisin. Le Congrès des métiers et du travail demandait qu'on rédigeât une loi décrétant que la publication d'une annonce dans un journal amé ricain équivaudrait à l'importation d'ouvriers en vertu d'un contrat . En 1901, en soumettant à la Chambre l'article 8 de la loi, le premier ministre disait :

> Les associations ouvrières ont insisté, et c'est parfaitement juste, à mon avis, pour que le bill fût rédigé de façon à empêcher, lorsqu'il s'élève une contestation entre les patrons et leurs employés, lorsqu'il y a une grève, par exemple, ou toute difficulté de cette nature, que l'on ne demande des ouvriers par voie d'annonces aux Etats-Unis et, ainsi, empêcher que l'on n'en fasse venir ici avant que le différend soit réglé.

C'est précisément ce qui est arrivé à Vancouver l'an dernier. Pendant la grève, la compagnie a publiée dans les journaux de Seattle l'annonce déjà lue en cette salle et conçue en ces termes :

> On demande—Des machinistes de premier ordre. S'adresser à The Vancouver Engineering Works, à responsabilité limitée, Vancouver, C.-A.

Voilà précisément ce que nous avons voulu décréter d'illégalité et frapper d'une amende. Et le 17 du mois courant le juge de la cour Suprême a annulé cet article en déclarant que la loi ne vise pas les annonces qui ne renferment pas la promesse d'un emploi. C'est l'interprétation donnée à notre loi concernant la main-d'œuvre étrangère. D'ordinaire, j'aurais jugé absolument satisfaisante la promesse que le ministre du Travail a faite d'une loi générale s'appliquant à tous les cas. Règle générale, je croirais que c'est là ce qu'il convient de faire. Et j'aurais peut-être raison. Néanmoins cette décision rendue dans la Colombie Anglaise nous fait, il me semble, un devoir impérieux de déclarer dans ce projet de loi qui est avantageux pour le Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique notre intention formelle, afin de faire comprendre à ces compagnies que nous devons favoriser les travailleurs Canadiens de préférence aux étrangers.

Cet après-midi, j'ai entendu le ministre du Travail nous dire que nous n'avions pas obtenu assez de lumière sur les accusations des intéressés et que le gouvernement a nommé une commission avec mission de tenir une enquête sur l'emploi d'ingénieurs et d'arpenteurs étrangers. Tant mieux. Cependant, il y eut un jour un fonctionnaire chargé de poursuivre les trangresseurs de la loi. Qu'est-il devenu ? Nous croyons que ces plaintes faisaient déjà l'objet d'une enquête et qu'un fonctionnaire émargeant au budget aujourd'hui comme jadis avait pour mission de faire respecter la loi concernant l'introduction en Canada d'ouvriers étrangers. Certes, ce dernier pourrait tenir, au sujet de chaque grief, une enquête meilleure, plus expéditive et moins coûteuse qu'un juge appelé à se prononcer sur une foule de plaintes qu'on a laissées s'accumuler.

Au cours du débat, le représentant de Leeds-sud (M. Taylor) a cru bon de s'en prendre au ministère du Travail et à un fonctionnaire, M. D. J. O'Donoghue, qui ne serait, à l'entendre parler, qu'un meneur grit et un organisateur de ce parti. Je ne suis jamais intervenu dans les querelles politiques qui ont éclaté dans cette enceinte et je n'ai pas l'intention d'agir différemment. Pourtant, j'avertis le représentant de Leeds-sud qu'un parti n'a rien à gagner aux yeux du pays en attaquant la réputation de M. O'Donoghue. Ce dernier étudie depuis quarante ans les problèmes ouvriers et soutient les revendications des travailleurs. Au nom de la masse des ouvriers, amis ou ennemis, je déclare que presque tous reposent confiance en M. O'Donoghue et que tous considèrent que sa conduite jette de l'éclat sur la cause ouvrière au Canada. Le gouvernement aurait à se féliciter d'avoir à son service plusieurs personnes aussi dévouées à leur tâche, aussi zélées dans l'accomplissement de leur devoir. Je le répète, un parti n'a rien à gagner au Canada en ternissant la réputation de M. O'Donoghue.

M. ARCH. CAMPBELL (York-ouest) : Ce sujet soulève beaucoup d'intérêt non seulement dans cette enceinte mais dans toute l'étendue du pays. Le raisonnement des députés de la gauche me jette dans l'étonnement; le discours du député de Leeds-sud m'a particulièrement renversé. J'ai eu le plaisir d'être son collègue depuis plusieurs années.

J'ai eu le plaisir de faire partie de cette Chambre durant plusieurs années en même temps que notre honorable collègue. J'ai assisté aux tentatives successives qu'il a faites pour doter le pays d'une loi sur la main-d'œuvre étrangère. Son parti était alors au pouvoir, et chaque fois sa proposition était repoussée. Mais l'honorable député était persévérant et tenace et, chaque année, il revenait à l'assaut. Il renouvela ses tentatives pendant six ans, huit ans et plus peut-être. Le représentant de Grey-est (M. Sproule) ne comprenait pas alors la nécessité d'interdire l'immigration des ouvriers étrangers. Un bien petit nombre des députés qui siégeaient alors sur les banquettes ministérielles avaient foi dans une pareille mesure. A cette époque, ils s'intéressaient peu au sort des travailleurs. Ils croyaient que ceux-ci étaient en état de se protéger. Le présent gouvernement prit en main les rênes de l'administration et accomplit ce que ses prédécesseurs n'avaient pas voulu faire ; il proposa et fit adopter une loi relative au travail des étrangers. Cette loi fut un immense bienfait pour la classe ouvrière du pays. Le gouvernement fit plus. Il adopta d'autres lois éminemment avantageuses pour nos travailleurs, et ainsi que le disait le député de Winnipeg (M. Puttee), il nomma pour faire respecter ces lois des fonctionnaires qui approuvaient les desseins du législateur et qui étaient en mesure de faire respecter ses volontés. Grâce à ces lois et au choix de fonctionnaires comme M. O'Donoghue, il n'y a plus de nos jours de ces ateliers,antres de la misère ; on ne voit plus dans les grandes cités de Montréal et de Toronto ce que l'on voyait sous l'ancien régime conservateur, de pauvres femmes épuisant leurs forces pour gagner vingt-cinq cents par jour. Les conservateurs adjugeaient à des prix fabuleux la confection des uniformes miltaires, mais les contrats étaient si mal rédigés que les entrepreneurs pouvaient pratiquer le marchandage et obliger les pauvres gens à travailler pour des salaires de famine. Tels sont les faits qui ont été révélés devant la commission d'enquête. Mais le gouvernement du jour, guidé par le ministre du Travail, a mis fin à ces scandales. On ne voit plus de ces ateliers de marchandage dans nos grandes villes. Le gouvernement a confié la tâche d'empêcher l'exploitation des salariés à M. O'Donoghue, un homme du métier, un ami de la classe ouvrière. Et il s'acquitte consciencieusement de son devoir. On là dit, avant l'adjudication d'une entreprise, M. O'Donoghue se rend sur les lieux, s'informe des gages courants que l'entrepreneur est tenu de payer aux ouvriers en vertu de la loi, soit qu'il s'agisse de creuser un canal, d'établir une voie ferrée, d'ériger un édifice public, ou de tout autre ouvrage pour le compte de l'Etat. Voilà une chose que le gouvernement a accomplie en faveur du travailleur. D'un autre côté, le gouvernement conservateur n'avait rien fait. Il n'avait tenté aucune démarche pour faire respecter les lois ouvrières. Et, aujourd'hui, nos adversaires, qui appuyaient l'ancien régime, versent des larmes de crocodile sur le sort des travailleurs canadiens. Ceux qui étaient muets comme des carpes, les députés de Leeds-sud (M. Taylor), de Toronto-ouest (M. Clarke) et de Grey-est (M. Sproule), expriment à haute voix leur sympathie pour la classe ouvrière. Les décrets du gouvernement du jour accordent une ample protection aux travailleurs.

On pourrait peut-être faire davantage. Je n'imagine pas que tout est pour le mieux ; mais nous avons fait un grand pas dans la bonne voie et nous avons beaucoup amélioré le sort de l'ouvrier. Aussi, je sais que les travailleurs du Dominion tout entier apprécient la bonne volonté du gouvernement du jour.

La législation qui défend aux entrepreneurs de donner aux ouvriers moins que les salaires courants est une autre mesure de progrès. Dernièrement, l'Etat a fait ériger dans la ville où j'habite un édifice public destiné à l'administration des postes et de la douane et dont le besoin se faisait vivement sentir. Des années durant, nous avions vainement cherché à engager l'ancien gouvernement à doter notre ville de cet édifice que nous devons à la bienveillance de nos gouvernants actuels. En premier lieu, ils envoyèrent M. O'Donoghue à Toronto-Junction. Il devait apprendre auprès des maçons en pierre et en brique, des charpentiers, des plombiers, des ferblantiers, des peintres et des différents artisans quels étaient les salaires courants sur les lieux. Ensuite, l'entrepreneur prit l'engagement de ne pas donner à ses ouvriers moins que les salaires courants. C'était faire un pas dans la bonne voie et agir comme on aurait dû le faire des années auparavant. Cependant, cette pratique fut adoptée pour la première fois sous le présent régime. Ainsi, il existe un contraste frappant dans la conduite du présent gouvernement et de l'ancien régime à l'égard des travailleurs. Le représentant de Toronto-centre (M. Brock), j'en ai la conviction, n'approuverait pas le raisonnement de certains députés de son parti. C'est un homme d'un grand tact et d'un jugement sûr en pareille matière et il conviendra, j'en suis certain, que les gouvernants du jour ont accompli de grandes choses en faveur de l'ouvrier. Je ne puis concevoir que le représentant de Leeds-sud, que ses amis ont ouvertement rebuté pendant tant d'années lorsqu'ils pouvaient interdire l'entrée au pays des travailleurs étrangers, à tel point qu'il trouvait difficilement quelqu'un qui consentait à appuyer les propositions de loi qu'il présentait d'année en année ; je ne puis concevoir, dis-je, que l'honorable député impugne la conduite du gouvernement du jour en cette affaire. L'auteur de la présente proposition (M. Clare) n'a pas entonné le même refrain que le député de Leeds (M. Taylor).

Le représentant de Waterloo déclare que dans la ville où il habite, le gouvernement a mis la loi en vigueur et fait reconduire plusieurs ouvriers étrangers à la frontière. Le député de Leeds, de son côté, déclare que la loi est demeurée lettre morte, qu'elle ne vaut rien, qu'elle ne saurait être appliquée. Ainsi, il existe une divergence d'opinions entre l'auteur de la motion et le représentant de Leeds. Quant à moi, je crois que la loi concernant la main-d'œuvre étrangère a été un bienfait pour le Canada. Je le répète, on pourrait probablement faire mieux. Toutefois, c'est un pas dans la bonne voie ; et cette loi, ainsi que les règlements qui la complètent, a tellement fait de bien aux travailleurs qu'à mon sens, le gouvernement qui l'a fait adopter et qui l'applique a bien mérité de la classe ouvrière de ce pays qui lui en sera reconnaissante, j'en suis certain.

A six heures, la Chambre suspend ses travaux.

Reprise de la Séance.

A huit heures, la Chambre reprend le cours de ses délibérations.

BILLS D'INTERET PARTICULIER—COMPAGNIE DES HOUILLERES ET DU CHEMIN DE FER NICOLA-KAMLOOPS-SIMILKAMEEN.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 48) concernant la Compagnie des houillères et du chemin de fer Nicola-Kamloops-Similkameen.—(M. Galliher.)

L'honorable M. FITZPATRICK : Est-ce une entreprise d'utilité publique?

Le PRESIDENT (M. Campbell) : Non ; je ne vois aucune dispositon à cet égard.

M. SPROULE : Il doit y en avoir une, car il s'agit d'un chemin de fer international. La ligne passe, en partie, sur le territoire des Etats-Unis, en partie, sur le sol du Canada.

M. HYMAN : Cette loi en modifie une autre qui renferme peut-être cette déclaration. Je propose :

Que le comité lève la séance, rende compte de ses délibérations et obtienne l'autorisation de siéger de nouveau.

La motion est adoptée ; le comité lève la séance et rend compte de ses travaux.

SOCIETE DES CONSTRUCTIONS PERMANENTES ET D'EPARGNES DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour étudier le bill (n° 8) concernant la Société des Constructions permanentes et d'Epargnes de la Nouvelle-Ecosse.—(M. R. L. Borden.)

Article 1er.

M. R. L. BORDEN : Je croyais que cet article avait été adopté sous une forme amendée, car j'aurais donné avis de l'amendement que j'entends proposer. Cette compagnie n'est pas légalement constituée en vertu d'un acte spécial de la législature de la Nouvelle-Ecosse, mais en vertu de la loi générale. Cette loi générale a été elle-même amendée à la dernière session du parlement de la Nouvelle-Ecosse et les deux derniers articles du dernier statut décrètent que la nouvelle loi ne s'appliquera à aucune des compagnies existantes tant qu'un arrêté de l'Exécutif n'aura pas été promulgué à cet effet. Il fut aussi stipulé qu'à la demande de toute compagnie existante établie en vertu de la loi ainsi amendée, les stipulations de la nouvelle loi s'appliqueraient à cette compagnie. Ce décret de l'Exécutif n'est pas encore promulgué, de sorte que les stipulations de la loi amendée ne s'appliquent pas à cette compagnie et ne s'appliqueront pas, tant que la demande n'en aura pas été faite, en septembre ou octobre prochain.

Comme on demande par ce bill de conférer à la compagnie tous les pouvoirs qu'elle acquerra par la loi amendée, adoptée récemment par la législature de la Nouvelle-Ecosse, je demande que ce premier article soit modifié par l'omission, à la dix-huitième ligne, des mots " jusqu'au présent acte ", en les remplaçant par les mots " ou auront à l'avenir ", et en ajoutant après le mot " dernier ", à la ligne vingt-unième, les mots " adoptés jusqu'ici ", et aussi en remplaçant, aux lignes 25 et 26, les mots " l'ont pu faire jusqu'ici ", par les mots " le peuvent faire ".

Ces amendements auront pour effet de conférer à la compagnie, quand elle obtiendra le décret de l'Exécutif dans les provinces du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, les mêmes pouvoirs qu'elle aura dans la Nouvelle-Ecosse, en vertu du décret de l'Exécutif et de l'acte modificatif. Lorsque cet amendement a été proposé en comité, on a prétendu qu'il donnait effet à une loi subséquente. Cela n'est pas ; nous donnons effet à une loi déjà votée, qui n'est pas présentement applicable à cette compagnie, mais qui pourra lui être appliquée lors que le décret de l'Exécutif de la Nouvelle-Ecosse aura été promulgué, ce qui n'est qu'une formalité qui sera remplie à la demande de la compagnie.

L'honorable M. FIELDING : Lorsque cet amendement a été proposé devant le comité des banques et du commerce, mon honorable ami n'était pas présent pour en expliquer la portée ; il fut alors convenu de rapporter le bill sans cet amendement, avec l'entente que l'honorable député pourrait le présenter de nouveau devant la Chambre et l'expliquer. On se demandait si cet amendement n'aurait pas pour effet de confirmer, non seulement les pouvoirs actuels de la compagnie, mais tous ceux qu'elle pourrait obtenir par la suite, mais comme mon honorable ami vient d'expliquer que ce n'est ni le but, ni l'intention de l'amendement, je ne vois aucune objection à ce qu'il soit adopté.

L'amendement est adopté.

Le bill est rapporté, voté en troisième délibération et adopté.

COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE "MONARCH."

Le bill (n° 69) pour constituer légalement la Compagnie d'assurance sur la vie "Monarch" (M. Osler) est délibéré en comité et rapporté.

M. OSLER : Je propose que le bill soit voté en troisième délibération.

M. S. BARKER (Hamilton) : Je désire appeler l'attention du ministre des Finances sur un changement introduit dans un des articles stipulant que celui qui aura payé une année de prime aura droit de voter aux assemblées de cette compagnie d'assurance.

Je ne sais pas si j'interprète bien cet article, mais s'il est tel que je le comprends, il peut conduire à des abus, grâce à la coutume en vogue dans ces compagnies. C'est un fait bien connu que beaucoup de personnes qui obtiennent une police d'assurace après un prétendu premier versement, n'ont en réalité rien payé du tout pour cette première année. On fait souvent remise à l'assuré de la première prime en entier. Dans la vive concurrence que se font les compagnies, ces dernières abandonnent la première prime à leurs agents et ces agents à leur tour, remettent cette première prime, en entier ou presqu'en entier, aux assurés. Dans de pareilles circonstances, les assurés d'un an peuvent n'avoir aucun intérêt dans la compagnie, n'ayant rien payé, ou n'ayant versé qu'une somme insignifiante. Je considère qu'il est très imprudent de permettre à une personne qui possède un reçu pour un an de prime, de voter comme si elle possédait une action de la compagnie. Je crois que le ministre des Finances comprend parfaitement ce que je veux dire et qu'il admettra que c'est une stipulatoin dangereuse à mettre dans la charte d'une compagnie d'assurance.

L'honorable M. FIELDING : Je saisis parfaitement la portée de ce que vient de dire l'honorable député d'Hamilton. Cependant, le fait qu'il signale doit être plutôt l'exception que la règle, et ne doit pas se présenter dans le cours ordinaire des affaires. C'est une question à débattre entre les porteurs de polices et la compagnie, et je ne vois pas que nous puissions facilement la régler par une loi. Il n'y pas de doute que l'esprit de la loi est de protéger autant que possible les assurés ; dès qu'ils ont payé quelque chose, ils ont le droit de voter. Je crois qu'il vaut mieux errer en montrant trop de libéralité envers les porteurs de police, qu'en faisant le contraire. Dans tous les cas, c'est cette doctrine qui a prévalu jusqu'à présent. Je discuterai la question avec le contrôleur des compagnies d'assurances, mais, à première vue, je crois qu'il vaut mieux pencher du côté des assurés.

La motion est adoptée, le bill voté en troisième délibération et adopté.

EN COMITE.—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 50) tendant à autoriser la Compagnie du chemin de fer de la Vallée du Saint-Maurice.—(M. Bureau.)

Bill (n° 52) acte concernant la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et Keewatin.—(M. Stewart.)

Bill (n° 68) acte concernant la Compagnie du chemin de fer de la Baie d'Hudson et du Nord-Ouest.—(M. Oliver.)

Bill (n° 83) acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Nepigon.—(M. McCool.)

Bill (n° 85) acte constituant en association la Compagnie de chemin de fer et d'irrigation d'Alberta, et à l'effet de fusionner la dite compagnie avec la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta, la Compagnie Canadienne d'irrigation du Nord-Ouest, et la Compagnie du chemin de fer de la rivière Sainte-Marie.—(M. Oliver.)

Bill (n° 45) concernant la "Home Bank of Canada.—(M. Osler.)

Bill (n° 67) concernant la Compagnie d'assurance d'Ontario.—(M. W. S. Maclaren.)

Bill (n° 114) concernant la Compagnie d'assurance de l'Ouest.—(M. McCarthy.)

Bill (n° 115) concernant la Compagnie d'assurance British America.—(M. McCarthy.)

DEUXIEME LECTURE.

Bill (n° 116) concernant certains brevets de la Compagnie dite "The Canadian General Electric Company (Limited)" et autres. —(M. Grant.)

GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre reprend le cours de ses délibérations sur la motion de sir Wilfrid Laurier pour la troisième lecture du bill (n° 72) Acte modifiant l'Acte du chemin de fer National Transcontinental,—et sur l'amendement de M. Clare.

M. E. F. CLARKE (Toronto-ouest) : M. l'Orateur, avant que le vote ait lieu, je désire dire quelques mots sur l'amendement proposé par l'honorable député de Waterloo-sud (M. Clare). Cet amendement nous donne une preuve de plus, s'il en était besoin, du vif intérêt que mon honorable ami pore à la classe ouvrière. Ce n'est pas la première fois qu'il mérite la reconnaissance des ouvriers canadiens pour ses efforts incessants en vue de faire adopter des lois de nature à améliorer leur sort. Si le bill qu'il a déposé en 1901, pour amender la loi concernant la main-d'œuvre étrangère, avait été adopté, nous ne nous serions pas trouvés aux prises avec toutes les difficultés qui se sont présentées depuis. Les amende-

ments qu'il proposait étaient simples et auraient été efficaces ; ils auraient permis à ceux qui avaient à se plaindre de l'importaion de la main-d'œuvre étrangère de se prévaloir de la loi et de citer les violateurs devant les tribunaux correctionnels du pays.

Les honorables députés de la droite ayant repoussé ces amendements de mon honorable ami (M. Clare), ce dernier revint à la charge lorsque l'honorable premier ministre déposa lui-même un projet de loi pour amender la loi concernant la main-d'œuvre étrangère, dans le sens des amendemets proposés par mon honorable ami en 1901. Mais ces tentatives répétées échouèrent devant l'opposition constante de la droite, et en dépit des prédictions de la gauche que la loi, même telle qu'amendée par l'honorable premier ministre, serait inefficace sans les amendements de l'honorable député de Waterloo-sud, nos adversaires sont restés sourds à nos recommandations, et depuis 1901 jusqu'aujourd'hui, nous avons eu constamment la preuve que cette loi est restée lettre morte.

Dans mon humble opinion, je considère que l'honorable député de Waterloo-sud avait trouvé le meilleur moyen de rendre cette loi efficace. Comme ses efforts ont échoué, il propose au bill actuel un amendement qui fera plus, s'il est adopté, pour protéger l'ouvrier canadien, que toutes les lois adoptées jusqu'ici par ce parlement. Je le félicite de l'attitude qu'il a prise, et je considère cet amendement comme tellement juste et raisonnable que je m'étonne de voir qu'il provoque la moindre opposition.

Une chose curieuse, M. l'Orateur, c'est que tous les membres de la droite qui ont pris la parole sur cet amendement, déclarent qu'ils l'approuvent, mais qu'ils voteront contre, parce que le gouvernement a l'intention de déposer un projet de loi général sur cette question. Rien ne nous empêchera d'étudier et de traiter selon son mérite le projet de loi qu'il plaira au gouvernement de nous soumettre. Pour ma part, si je suis encore ici, lorsque ce projet de loi nous sera soumis, je me ferai un plaisir d'apporter mon concours à l'honorable ministre du Travail, si son projet de loi est tel qu'il l'a laissé entendre cet après-midi.

Mais, en attendant, nous ne devons pas permettre qu'un projet aussi important que celui qui occupe le parlement depuis des semaines et qui est maintenant rendu à sa dernière étape, sorte de notre juridiction, sans décréter positivement, de manière à ce que les tribunaux ne puissent pas intervenir, que si le crédit du Canada doit être mis à contribution pour la construction de ce chemin de fer transcontinental, nos hommes des professions libérales, nos ingénieurs, nos arpenteurs et nos ouvriers auront la préférence dans la construction de ce chemin.

Y a-t-il dans l'adoption de cet amendement quelque chose d'incompatible avec le dépôt futur du projet de loi dont parle l'honorable ministre du Travail ? L'introduction dans le contrat d'une clause comme celle que demande l'honorable député de Waterloo-sud ne pourrait que faciliter la tâche du ministre du Travail, s'il demandait au parlement de voter une loi qui appliquerait le même principe, non seulement à cette entreprise, mais à toutes les autres de même nature.

Mon honorable ami (M. Clare) a de bonnes raisons pour demander l'adoption de cet amendement.

Depuis des années les Etats-Unis ont une loi comme celle qu'il propose aujourd'hui. Quoi qu'on puisse dire des législateurs américains, ils ont le courage de leurs opinions quand il s'agit des intérêts de la classe ouvrière de leur pays, et depuis nombre d'années, dans presque tous les états de l'Union, on a adopté des lois décrétant que la préférence sera accordée aux citoyens de la république ou à ceux qui ont l'intention de le devenir, surtout quand il s'agit de travaux subventionnés par l'Etat ou par les municipalités. Pour l'information de mes collègues je citerai quelques-unes des lois des différents Etats. Je puise ce renseignement dans le deuxième rapport spécial du Commissaire du Travail au Etats-Unis. Parlant de l'état de New-York, il dit à la page 771 :

> Dans tous les cas où des ouvriers seront employés à des travaux publics dans cet état, la préférence sera donnée aux citoyens de l'état de New-York.

Au moment où un bill, autorisant la construction d'un chemin de fer transcontinental, est sur le point d'être adopté par cette Chambre, il n'y a pas de raison pour ne pas mettre une stipulation semblable dans la loi.

> Lois de New-York, 1902.—Vol. 2, page 1099 : Dans la construction de travaux publics, par l'Etat ou une municipalité, ou par des personnes ayant passé un marché avec l'état ou la susdite municipalité, ou n'emploiera que des citoyens des Etats-Unis.... Chaque entrepreneur exécutant les travaux tiendra une liste des personnes qu'il emploiera, etc., etc....

Voici la clause pénale :

> Toute contravention à cet article constituera un délit et l'auteur sera passible d'une amende non moindre de $50 et ne dépassant pas $500, ou d'un emprisonnement non moindre de 30 jours, ou de deux peines.

Comme on le voit, il n'y a pas de doute possible. Il ne peut y avoir de doute sur le sens de cette loi. Si nous disions simplement dans ce contrat qu'on n'emploiera à ces travaux que des sujets canadiens ou anglais, et que toute contravention à cette clause sera punie de l'amende et de l'amende et de la prison, comme dans l'état de New-York, nous ne perdrions pas notre temps à discuter sur les meilleurs moyens d'appliquer la loi concernant la main-d'œuvre étrangère.

L'Etat de l'Illinois, un autre grand état, a décrété la loi suivante :

Sera réputé avoir enfreint la présente loi tout bureau ou commission, fonctionnaire, ou autre personne, toute municipalité de l'Etat, tout entrepreneur ou sous-entrepreneur qui emploira toute autre personne autre que des citoyens de naissance ou par naturalisation, des Etats-Unis, ou ceux qui ont déclaré leur intention de devenir citoyens des Etats-Unis quand ces employés doivent être payés en tant ou en partie, directement ou indirectement au moyen de deniers prélevés par des impôts. Tout trésorier ou autre fonctionnaire sera tenu personnellement responsable, s'il paie sciemment des étrangers employés à ces travaux.

Dans l'état de Pennsylvanie, la loi dit à la page 993 : Des citoyens des Etats-Unis, exclusivement seront employés à un titre quelconque dans la construction, agrandissement, amélioration de tout édifice ou entreprise publics sur le territoire de cet état.

L'Idaho possède une loi qui dit—pages 229 et 233 :

Quiconque n'est pas citoyen des Etats-Unis, ou n'a pas déclaré son intention de le devenir, ou ne peut le devenir, ne pourra être employé à aucun travail de l'Etat ou municipal, ni ne pourra être employé par aucun entrepreneur à à un travail de l'Etat ou d'une municipalité.

La loi du New-Jersey contient la stipulation suivante :

Il est défendu à l'Etat, et à toute municipalieté de l'état, à tout bureau, commission ou autre organisation ayant à exécuter des travaux publics d'y employer comme ouvrier ou journalier quiconque n'est pas à la date de tel engagement un citoyen des Etats-Unis.

La pénalité, en cas de contravention, est de $100. La loi de la Californie dit :

Quiconque n'est pas citoyen des Etats-Unis ne pourra être employé dans aucun département relevant de l'Etat, d'un comté, d'une ville, ou village dans la juridiction de cet état. Sera réputé avoir enfreint la présente loi quiconque, étant élu ou nommé à un emploi de l'Etat ou d'une municipalité de cet état, nommera ou emploiera pour un travail quelconque une personne qui n'est pas citoyen des Etats-Unis.

Je pourrais continuer indéfiniment à citer les lois des différents états décrétant que la préférence sera toujours donnée aux citoyens des Etats-Unis, lorsqu'il s'agit d'entreprises de l'Etat ou d'une municipalité. Puisqu'il a été établi qu'on a eu recours à des étrangers pour faire faire les explorations relatives à ce chemin de fer transcontinental, nous ne devons pas attendre que le gouvernement dépose un projet de loi ; notre devoir est de mettre dans le contrat une clause défendant d'employer des étrangers dans une entreprise payée par l'Etat.

Je crois que c'est l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) qui s'est déclaré favorable, cet après-midi, aux revendications de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), mais il ne veut pas que la loi nous prive des services d'hommes éminents d'autres pays, qui pourraient aider à la réalisation de nos entreprises nationales. La loi actuelle contient une disposition à cet effet,

mais je prétends, M. l'Orateur, que c'est presqu'une insulte de dire qu'à l'heure qu'il est, nous n'avons pas au Canada d'ingénieurs assez capables, ayant assez d'expérience et de connaissances pour tous les travaux qu'exigera la construction de ce chemin de fer transcontinental. Si les protestations des ingénieurs de Montréal et de Winnipeg sont fondées, si nous avons parmi nous des hommes capables, qui sont en même temps des contribuables, c'est une honte et une infamie de les laisser de côté et de leur préférer des étrangers. A mon sens, et je crois que c'est aussi l'opinion de la majorité des membres de cette Chambre, ils ont droit à plus de justice, et toutes choses égales, on devrait leur donner la préférence, et ils l'auront si l'amendement de l'honorable député de Waterloo-sud (M. Clare) est adopté.

On a parlé, cet après-midi, de la disposition introduite par le gouvernement, dans le contrat du chemin de fer du pas du Nid-de-Corbeau, pour assurer la préférence aux Canadiens. La construction de ce chemin de fer était une entreprise importante mais elle tombe dans l'insignifiance quand on la compare à celle-ci. La construction du nouveau trancontinental coûtera des millions et des millions de plus et si le gouvernement a bien fait d'assurer ce travail à des ouvriers canadiens, de préférence aux étrangers, quand il refuse d'insérer une disposition semblable dans le contrat du Grand-Tronc-Pacifique, nous sommes en droit de dire qu'il manque à son devoir envers nos nationaux ou qu'il est à la merci du Grand Tronc qui ne veut pas d'une pareille clause. Quel que soit le mérite qui revienne au gouvernement pour avoir pris cette précaution dans le contrat du chemin de fer du Nid-de-Corbeau, il commet une faute grave en refusant de faire la même chose dans l'entreprise beaucoup plus considérable du Transcontinental national.

Il y a un autre aspect de la question que je désire traiter brièvement. L'honorable député de Leeds (M. Taylor) a été en butte aux moqueries et aux sarcasmes des orateurs de la droite, au sujet de son projet de loi concernant la main-d'œuvre étrangère. On l'a accusé de n'être pas sincère. On lui a reproché d'avoir fait passer les intérêts de son parti avant ceux de la classe, parce qu'en une certaine occasion il s'est rendu aux désirs de ses chefs en n'insistant pas sur l'adoption de son bill. Mais on me permettra de faire remarquer que lorsque l'honorable député de Leeds a déposé son projet de loi concernant la main-d'œuvre étrangère, avant 1896, pas un seul des députés libéraux qui siégeaient alors sur les bancs de l'opposition n'a pris la parole pour lui prêter main-forte —si cela n'est pas l'exacte vérité, je demande qu'on me contredise. Il sied mal à l'honorable ministre du Travail, qui était membre de cette Chambre à cette époque, de jeter la pierre à mon honorable ami, car tout le temps que ce dernier a combattu pour faire adopter une loi concernant la main-d'œuvre étrangère, il n'a pas ouvert la bou-

che une seule fois en faveur de ce projet de loi. Je puis en dire autant de l'honorable député de York-ouest (M. Campbell) qui siégeait aussi parmi nous tout le temps que l'honorable député de Leeds combattait en faveur de la classe ouvrière et qui ne lui a jamais donné le moindre appui.

M. CAMPBELL : Très peu de vos amis ont appuyé ce projet.

M. CLARKE : C'est peut-être vrai ; mais dans tous les cas les partisans d'une loi contre la main-d'œuvre étrangère et les amis des ouvriers canadiens se trouvaient du côté de l'honorable député de Leeds (M. Taylor). Pas un seul député libéral n'a voulu apporter son concours à l'honorable député de Leeds dans ses efforts pour protéger les ouvriers canadiens le long de la frontière.

M. ALEXANDER JOHNSTON : Il serait intéressant de savoir pourquoi le bill n'a pas été adopté.

M. CLARKE : L'honorable député (M. Johnston) n'est pas aussi naïf qu'il en a l'air. Si le bill de l'honorable député de Leeds n'a pas été adopté, c'est apparemment parce qu'il n'a pas trouvé assez de partisans dans la Chambre. Si mon honorable ami (M. Johnstone) eut été ici, je ne doute pas qu'il se fut affranchi des entraves de la discipline des partis et aurait appuyé l'honorable député de Leeds.

M. SAMUEL HUGHES : C'est ce qu'il va faire ce soir.

M. CLARKE : Je suis certain que ce soir il va enregistrer son vote en faveur de l'amendement de l'honorable député de Waterloo (M. Clare). L'opinion publique avait besoin d'être éclairée sur la nécessité d'une loi de cette nature. On ne trouve rien de semblable dans les statuts des colonies britanniques. C'était une innovation, et ce n'est qu'après que l'honorable député de Leeds (M. Taylor) eut réussi à convaincre, non seulement la majorité de la députation, mais aussi la grande masse de la classe instruite de notre population qu'une injustice était perpétrée à l'égard de la classe ouvrière de ce pays, qu'il réussit à réunir un nombre suffisant de partisans pour faire adopter une loi protégeant l'ouvrier canadien.

Nous entendons souvent les libéraux se vanter de ce que la loi concernant la main-d'œuvre étrangère a été votée sous le régime actuel. Le mérite leur en revient certainement, mais on me permettra de faire observer qu'en 1896, lorsque le parti libéral prit les rênes du pouvoir, l'honorable député de Leeds ne se découragea pas ; il revint à la charge en 1896, et présenta son bill de nouveau. S'il n'a pas été adopté en cette occasion, ce n'est pas parce qu'il a manqué de zèle et d'énergie ; c'est parce que l'honorable premier ministre lui demanda de le retirer, pour certaines raisons qu'il expliqua alors. Les remarques de l'honorable premier ministre se trouvent à la page 803 et suivantes des " Débats " de 1896, 2ème session. Je ne citerai pas tout le discours, mais en voici un extrait :

> Je suis disposé à considérer favorablement le bill de mon honorable ami. Mais je me permettrai de lui demander de ne pas aller plus loin actuellement.
>
> L'honorable député a déclaré, ce que j'ignorais, qu'une correspondance avait été échangée entre le gouvernement canadien et le gouvernement américain sur ce sujet, et avant que l'honorable député pousse son bill plus loin, je crois utile que le gouvernement examine cette correspondance, pour voir s'il n'est pas possible d'éviter une législation si hostile. Mais si, après avoir pris connaissance de cette correspondance, nous constatons qu'il n'y a pas d'autre moyen d'éviter la conclusion à laquelle mon honorable ami est arrivé, je lui fournirai toutes les chances possibles à la prochaine session de la Chambre pour faire avancer son bill. En conséquence, je propose que le débat soit ajourné.

En présence d'une pareille déclaration de la part du premier ministre, je demande à l'honorable député du Cap-Breton et à l'honorable député de York-ouest, s'il est juste de reprocher à l'honorable député de Leeds d'avoir manqué à son devoir. D'année en année, il est revenu à la charge, et en 1896, le premier ministre lui demanda d'attendre à l'année suivante, avec la promesse de lui fournir l'occasion de présenter son bill de nouveau en 1897, si ses affirmations étaient trouvées exactes—et elles le furent. Ce bill de l'honorable député de Leeds était, autant que possible, la répitition, ligne pour ligne, mot pour mot, lettre pour lettre, de la loi américaine sur cette même question. En simple justice, c'est à lui que revient le mérite et l'honneur de cette loi et tout ce que nos adversaires pourront dire à l'encontre ne lui enlèvera ni ce mérite, ni cet honneur.

La loi concernant la main-d'œuvre étrangère a été votée en 1897. L'honorable député de Leeds (M. Taylor) déposa son bill, cette même année, mais un autre député en déposa aussi un en même temps, et tous deux furent renvoyés devant un comité spécial de la Chambre. On en connait le résultat. On laissa de côté une des clauses principales du bill de l'honorable député de Leeds, qui aurait fait une loi pratique et efficace, et on donna une loi de compromis, une demi-mesure qui fut adoptée à l'unanimité par la Chambre et envoyé au Sénat. Quel acceuil firent à ce projet, au Sénat, les collègues de ceux qui revendiquent le mérite de protéger les ouvriers canadiens ? Quand le projet de loi qui avait passé à la Chambre sans opposition fut déposé devant le Sénat, le représentant du gouvernement dans cette Chambre fit tout en son pouvoir pour l'empêcher d'être adopté.

Faut-il attribuer cela à un parti pris ou à une cause purement accidentelle ? A plusieurs reprises la Chambre des communes

vota une loi pour reconnaître officiellement les armes des syndicats ouvriers et chaque fois le projet fut rejeté par le Sénat. La responsabilité de ces échecs successifs fut mise sur le compte de ceux qui constitaient la majorité, au Sénat, jusqu'à la dernière session. En 1897, une tentative semblable fut faite relativement à la main-d'œuvre étrangère. Cette fois encore, les sénateurs libéraux entreprirent de la faire échouer et d'en rejeter la responsabilité sur le parti qui formait alors la majorité. Grâce à cette tactique, nos adversaires pouvaient dire : Voyez où sont les amis de la classe ouvrière ; la majorité rétrograde et non renouvelée du Sénat ne veut pas permettre l'adoption de cette loi. Mais aujourd'hui, la majorité est déplacée et nous verrons bien si la majorité libérale du Sénat acceptera de reconnaître officiellement les armes des unions ouvrières la prochaine fois que ce projet de loi lui sera soumis. L'honorable secrétaire d'Etat, parlant du projet de loi concernant la main d'œuvre étrangère, devant le Sénat dit, à la page 817 des " Débats ", de 1897 :

Si nous inscrivons cette loi dans nos statuts, nous proclamons par là même quelles sont nos intentions. Nous proposons-nous de donner suite à ces intentions ? Je ne le crois pas.

Je vois que ce projet ne ressemble pas du tout à la loi des Etats-Unis. Là des fonctionnaires, comme DeBarry, stationnés sur la frontière des Etats-Unis à Buffalo, Détroit, Ogdensburg, Niagara et sur les différents autres points, ont des pouvoirs arbitraires et peuvent chasser un homme sans l'intervention d'un officier de police ou d'aucune autorité judiciaire. Nous ne nous proposons pas de suivre cette règle. Au contraire, rien ne pourrait être fait en vertu de cette législation par qui que ce soit, si ce n'est pas le gouverneur général du Canada.

A la page 818, il dit :

Ce que je crains en adoptant une loi de ce genre, c'est que nous ne réussissions qu'à empirer la situation. Nos voisins diront : " Vous avez adopté une loi semblable, c'est donc une justification pour nous de continuer et d'appliquer notre législation avec toute la sévérité qu'elle comporte ". Cela pourrait bien avoir cette conséquence, et réellement, à mon avis, il ne serait pas sage d'adopter cette législation.

Suivant moi, il n'est pas probable qu'elle soit appliquée, et si elle ne l'est pas, il serait regrettable de l'inscrire dans nos statuts, parce qu'une telle loi ne répondrait pas aux vœux du peuple du Canada.

Et plus loin :

Je conseille de l'abandonner, parce que ce n'est pas un projet qui devrait être appliqué, à moins que l'on ne crée une organisation pour en assurer le fonctionnement, à moins que nous autorisions quelqu'un d'agir et que nous lui conférions un pouvoir arbitraire pour le cas d'un homme qui, par exemple, va aux Etats-Unis en traversant le Pont suspendu. Si nous avions là un employé qui dirait : " Vous venez pour travailler au Canada, or nous avons une loi qui le défend et nous allons vous obliger à retourner sur vos pas," alors cette loi aurait un certain caractère pratique. Mais d'après cette législation, des milliers de personnes pourront venir ici, et ce n'est seulement que lorsqu'un rapport sera envoyé au procureur général et que celui-ci aura fait une enquête, qu'une démarche quelconque pourra être prise. Naturellement, l'individu que l'on voudrait arrêter se sera dans l'intervalle confondu dans la population au point de ne pas pouvoir être retrouvé, et voilà comment se termineraient les procédures.

C'est une législation que nous ne nous proposons pas d'appliquer.

Je suis convaincu que l'honorable député du Cap-Breton n'a jamais lu ce volume des " Débats " du Sénat, car il aurait été scandalisé de constater une semblable divergence d'opinion sur une question aussi importante, entre les membres d'un même cabinet.

Que pourrais-je dire de plus sur cette question ? Pour ma part, j'apprends avec plaisir que le gouvernement a décidé d'instituer une enquête pour savoir ce qu'il y a de vrai dans cette accusation que le Grand-Tronc-Pacifique emploie des étrangers pour faire les études préliminaires sur la ligne. Le point que je tiens à faire surtout ressortir et qui a été si clairement exposé hier soir par l'honorable député de Waterloo-sud, c'est que le fait d'employer des ingénieurs et des arpenteurs étrangers à ces travaux enlève toute chance aux entrepreneurs et aux fournisseurs canadiens. En mettant les choses au mieux, les entrepreneurs et les industriels canadiens se croiraient plus en sûreté s'ils avaient affaire à des ingénieurs canadiens connaissant bien le pays et ses conditions, qu'entre les mains d'étrangers qu'ils ne connaissent pas et qui peuvent avoir des intérêts dans des compagnies de construction ou autres comme il en existe tant aux Etats-Unis.

Permettez-moi, M. l'Orateur, de dire un mot au sujet de la nomination de l'honorable juge Winchester. L'honorable député de Winnipeg (M. Puttee) a fait l'éloge de M. O'Donohue, un des fonctionnaires du bureau du Travail. Je n'ai rien à reprendre au beau témoignage qu'il lui a rendu. Je connais M. O'Donohue depuis plus de trente ans qu'il s'occupe activement des intérêts des unions ouvrières en ce pays. Mais puisque les honorables députés de la droite prisent si fort les qualités de ce fonctionnaire, pourquoi ne l'ont-ils pas chargé de l'enquête sur les plaintes formulées par les ingénieurs et les arpenteurs canadiens ? Il est au courant de cette besogne, c'est lui qui a pour mission, dans le bureau du Travail, de voir à ce que les ouvriers soient raisonnablement rétribués, il a l'habitude des enquêtes la loi des rapports sur les contraventions à la loi concernant la main-d'œuvre étrangère. Vu le nombre et la gravité de ces plaintes, le gouvernement n'aurait-il pas dû confier à ce fonctionnaire modèle et au sous-ministre, M. King, qui a aussi une longue expérience, le soin de faire cette enquête ? Il a préféré-

confier ce travail à un juge très capable du comté de York, mais qui est déjà surchargé d'ouvrage.

Le gouvernement aurait plus de titres à la reconnaissance populaire s'il avait chargé de cette enquête des hommes d'expérience que les ouvriers connaissent et dans lesquels ils ont confiance. Ce n'est qu'à la onzième heure qu'il s'est décidé à nommer une commission pour s'enquérir de ces faits. La première fois que le ministre du Travail a pris la parole sur cette question, il ne la croyait pas aussi sérieuse, et s'il s'est hâté d'agir, je ne crains pas de dire que c'est parce qu'il a acquis la preuve que ces accusations sont très graves. Quel que soit le résultat de cette enquête, quelle que soit la nature du rapport qui sera fait, l'opposition n'en aura pas moins le mérite d'avoir forcé un ministre récalcitrant et un gouvernement négligent à s'occuper des intérêts de la classe ouvrière.

Si on ne veut pas que cette loi concernant la main-d'œuvre étrangère reste lettre morte, il est temps de faire quelque chose. J'ai ici des extraits de certains journaux sur des plaintes qui se sont produites ces jours derniers, plaintes qui auraient été enquêtées sur le champ, si nous avions une loi efficace et des fonctionnaires chargés de surveiller les étrangers qui viennent ici. Je citerai d'abord un extrait du " Star " de Toronto, j'espère que l'honorable ministre du Travail ne m'accusera pas de puiser mes renseignements dans un journal hostile à lui-même ou au gouvernement dont il est un des plus beaux ornements.

Le 23 mai, le "Star " publait une entrevue avec M. Ross, sur l'immigration italienne.

M. Michel Basso, est citoyen bien connu de Toronto ; il est d'origine italienne, mais sujet britannique. Il est universellement respecté et agit quelque fois comme interprète devant les tribunaux quand les intérêts de ses compatriotes sont en jeu. Nous avons à Toronto et dans toutes les parties du pays, des milliers de citoyens d'origine italienne, qui appartiennent à l'élite de notre population. Nous ne nous opposons pas à la venue des Italiens quand ils ne sont ni physiquement, ni moralement impropres à l'immigration, pouvu qu'ils viennent ici avec l'intention de s'établir parmi nous, de devenir des citoyens du Canada et d'en remplir les obligations.

Mais les Italiens dont parle M. Basso, n'appartiennent pas à cette catégorie et je signale ses paroles à l'attention du ministre du Travail. Si M. Basso est incapable de fournir la preuve de ce qu'il dit, le public devrait le savoir. S'il dit vrai, l'honorable ministre devra nous remercier, lui-même, de lui avoir signalé un état de choses qui n'augure rien de bon pour la classe ouvrière, et qui devrait être enrayé au plus tôt ;

M. Michel Basso, un Italien bien connu de Toronto, condamne en termes énergiques l'importation en masse des Italiens au Canada, qui a eu pour résultat d'encombrer les rues de Montréal de manœuvres venus de la belle Italie.

Italiens dupés par leurs compatriotes—Michel Basso blâme l'immigration en masse des manœuvres italiens au Canada.

" C'est une honte de voir comment ces Italiens sont attirés ici et dupés par leurs compatriotes ", dit M. Basso. " A quelques exceptions près, les consuls italiens, nés en Italie, sur ce continent, ne sont ni plus ni moins que les complices des odieux " padrone ". Ceux qui ne conspirent pas effectivement pour attirer les Italiens en Amérique, ne font rien pour mettre fin à un système qui n'est qu'un esclavage déguisé. C'est une véritable honte. Ce n'est pas beau à dire, mais je veux que le public sache que les consuls de langue anglaise, sur ce continent, comme le Dr Harly Smith, de Toronto, portent plus d'intérêt aux Italiens que ceux qui sont envoyés ici par le gouvernement d'Italie.

La majorité de ces Italiens qui sont actuellement dans la misère à Montréal, sont des malheureux qui ont été attirés ici par un individu membre d'une société subventionnée par le gouvernement italien, et qui est censée aider au rapatriement des Italiens et s'intéresser à leur sort en ce pays. Cet homme est à l'emploi d'une compagnie de chemin de fer. Il reçoit $5 par jour pour fournir des manœuvres à la compagnie et malgré cela, il exploite les ouvriers et même les sous-entrepreneurs. L'hiver dernier il fit annoncer dans les journaux qu'il avait besoin de milliers d'ouvriers et je suis certain qu'il n'avait pas d'ouvrage pour un cent. Puis, quand ces malheureux eurent été amenés ici, par ses fausses représentations, les chefs d'équipes durent lui verser $25 à $75 pour obtenir de l'ouvrage pour leurs hommes. Ce même personnage se faisait aussi donner de $1 à $3, par chaque ouvrier, pour enregistrer les noms sur son régistre d'emplois.

J'appréhende que cette affluence d'Italiens n'occasionne des troubles à Toronto l'hiver prochain. L'hiver dernier la ville était encombrée d'Italiens. Les maisons de pension ne pouvaient les loger tous, et je connais un cas ou dix-sept personnes ont vécu tout l'hiver dans deux pièces. Cet homme a un agent à Toronto et il fait venir ici ces nouveaux immigrants pour prendre la place des Italiens de Toronto. La surabondance de la main-d'œuvre italienne a déjà fait baisser les salaires et si un ou deux milles nouveaux Italiens sont laissés ici l'hiver prochain, je ne sais pas ce que nous en ferons.

J'appelle tout particulièrement l'attention du ministre sur cette déclaration. Il faudrait instiuter une enquête immédiatement pour savoir si ces faits sont vrais ou faux.

Le " Mail " d'hier publie une dépêche du Sault Sainte-Marie concernant le fonctionnement de la loi de la main-d'œuvre étrangère, dans cette partie du pays. L'honorable ministre peut-il me dire si on lui a signalé des contraventions à cette loi, au Sault Sainte-Marie ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne crois pas qu'on ait jamais attiré mon attention là-dessus.

M. CLARKE : Et bien, l'honorable ministre devrait s'en occuper immédiatement, par-

ce qu'il y a tout lieu de croire que des citoyens des Etats-Unis sont employés à des travaux publics, payés avec l'argent du Canada, de ce côté-ci du Sault Sainte-Marie, alors que les Canadiens n'ont pas la moindre chance de gagner leur vie de l'autre côté de la frontière. C'est là un état de choses qui ne devrait pas subsister, et nous devrions au moins avoir la réciprocité des deux côtés.

La loi relative au travail des étrangers est lettre morte.

Sault-Sainte-Marie, Ont., 23 mai.—Il y a beaucoup d'agitation dans cette région au sujet de la mise en vigueur de la loi sur les ouvriers étrangers, le long de la frontière internationale. Aux Etats-Unis on met strictement en vigueur les articles s'appliquant aux journaliers canadiens qui traversent la rivière pour se chercher de l'ouvrage, alors qu'on se montre d'une extrême tolérance sur la rive canadienne, et il en est résulté que plusieurs Américains viennent se gagner de l'argent au Canada et le dépensent aux Etats-Unis.

Beaucoup d'Américains sont même employés aux travaux du gouvernement dans ce voisinage. Ainsi, par exemple, deux dragues de la Compagnie Hicker Brothers ont précisément en ce moment l'entreprise du creusage du chenal en amont du canal, et ces deux dragues emploient environ 16 hommes. On a constaté que, sur les huit hommes d'une de ces dragues, il n'y avait qu'un seul Canadien domicilié au Canada. Cinq sont Américains, et les deux autres sont d'origine britannique mais résident aux Etats-Unis. Sur l'autre drague, trois hommes de l'équipage sont des Américains. Il y a beaucoup d'ouvriers, sur la rive canadienne, qui sont sans travail depuis quelque temps, et qui seraient heureux de remplacer ces Américains, lesquels peuvent se procurer du travail chez eux d'autant plus facilement que les agents d'immigration des Etats-Unis font repasser la frontière à tous les Canadiens qu'ils peuvent trouver.

Matin et soir, nombre de bateaux traversent la rivière entre la scierie de la rive canadienne et Neasville, sur la rive du Michigan, transportant des Américains qui travaillent dans cette scierie et s'en retournent le soir chez eux. On dit qu'il y a aussi plusieurs autres violations de la loi.

Nos gens n'en feraient pas autant de cas, si ce n'était qu'aux Etats-Unis on se montre d'une rigueur extrême dans l'application de la loi relative au travail étranger. Tant qu'on permettait aux Canadiens de traverser la rivière, on ne s'opposait pas à ce qu'il nous arrivât au Canada encore plus d'Américains. Mais maintenant qu'on refuse impitoyablement aux Canadiens l'accès du territoire des Etats-Unis, on est d'avis qu'il est absolument nécessaire que nos lois soient appliquées de telle façon que notre marché nous appartienne en propre.

Je suis sûr que personne ne contestera le bien-fondé de ces réclamations. Si on ne permet pas à nos gens d'aller se chercher du travail aux Etats-Unis, on devrait du moins voir à ce qu'ils aient la préférence au Canada. Si nos gens se voient impitoyablement évincés aux Etats-Unis, ils devraient aussi avoir le droit de faire la place nette chez eux. Je vais citer un autre extrait, tiré du "Citizen" d'Ottawa. Je pourrais citer des centaines de ces extraits, mais je me bornerai à ce que je viens de vous lire et à cette autre citation du "Citizen" d'Ottawa :

Renvoyées au Canada.

Ogdensburg, N.-Y., 24 mai.—Onze personnes, venant de la province de Québec, ont été arrêtées par l'inspecteur d'immigration Farrell et renvoyées au Canada. Ces personnes en étaient arrivées à être à la charge du public.

S'il y a ici une loi sur la main-d'œuvre étrangère, nous devrions l'appliquer. Nous devrions voir à ce que toutes ses dispositions soient d'application à la fois facile, rapide et peu dispendieuse. Sinon, cette loi se trouve absolument lettre morte, et cela pour les raisons invoquées par le secrétaire d'Etat quand il a demandé au Sénat, en 1897, de rejeter le bill. Actuellement, quand des ouvriers canadiens ont raison de croire qu'on empiète sur leurs droits et qu'on n'agit pas avec justice à leur égard, à moins qu'ils ne s'adressent immédiatement à la cour de police pour faire traduire les délinquants devant cette cour, la loi ne peut pas être appliquée. Quels que soient le zèle et l'empressement déployés par le ministre du Travail et par ses agents, la loi restera lettre morte. Il ne saurait y avoir aucun doute que ces défauts disparaîtront si l'on adopte l'amendement présenté par l'honorable député de Waterloo-sud. Dans la construction de ce grand chemin de fer transcontinental, entraînant une dépense de 100 à 150 millions de dollars, toutes les dispositions vont être prises pour que nos ouvriers aient la préséance sur les étrangers, surtout pour ce qui est du domaine des travaux du génie civil. Imaginez, si vous le pouvez, M. l'Orateur, qu'un des Etats de l'Union Américaine se soit engagé à dépenser 100 ou 150 millions de dollars en de grands travaux d'utilité publique, et qu'on esaie de supplanter les ingénieurs et arpenteurs américains par des Canadiens. Combien de temps ces Canadiens resteraient-ils à leur emploi ? Pas une seule minute. En adoptant l'amendement proposé par mon honorable ami de Waterloo-sud, pour cette grande entreprise nationale, nos propres ingénieurs et ouvriers auront la préséance sur les étrangers, et ce droit leur appartient du reste à titre absolu. Mais dans le cas—et l'on voit ici avec quel soin mon honorable ami de Waterloo-sud a préparé son amendement—où l'on ne pourrait pas se procurer suffisamment de main-d'œuvre canadienne ou anglaise pour exécuter les travaux. La loi pourra être adoucie de façon à admettre l'admission d'étrangers, sur certificat du ministre du Travail que ladite pénurie de main-d'œuvre existe réellement. J'espère bien que le ministre du Travail retirera les objections qu'il a élevées contre cet amendement. Il assurerait sa position en cette Chambre et devant le pays s'il permettait que cette disposition fût incoroporée dans le contrat. Nous aurions ainsi la preuve que ces messieurs de la droite veulent faire de ce chemin une œuvre véritablement nationale. Ne serait-il pas regrettable qu'on pût dire, plus

tard, que cette grande route nationale, allant d'un océan à l'autre en territoire exclusivement canadien, a été tracée, localisée et construite par des étrangers? Si l'amendement de l'honorable député de Waterloo-sud est adopté, il sera impossible de dire semblable chose. Nous avons, au Canada, des ingénieurs compétents, et nous avons des centaines et des milliers d'ouvriers robustes et exercés. Notre sollicitude devrait se porter de préférence sur nos gens, et nous ne devrions agréer des étrangers qu'après que nous aurons fourni à nos propres gens toutes les occasions possibles de retirer leur part de l'argent que le pays va mettre dans cette grande entreprise.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'honorable député (M. Clarke) a parlé il y a un instant de l'honorable député de Cap-Breton (M. Alex. Johnston), et a bien voulu nous dire que cet honorable député n'était pas aussi naïf qu'il en avait l'air.

M. CLARKE : Je n'ai rien voulu dire de blessant pour l'honorable député.

L'honorable M. FITZPATRICK: C'est bien ainsi que je le comprends. Mais je me demandais alors s'il croyait que beaucoup de personnes, soit en cette Chambre ou au dehors, avaient foi en sa sincérité. Comme preuve de sa sincérité, il félicite l'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor) d'avoir, en 1890, à la veille des élections générales, présenté un bill qu'il savait parfaitement ne pouvoir jamais passer.

M. CLARKE : Je prie l'honorable ministre de m'excuser, si je viens ici l'interrompre, mais il ne devrait pas mal interpréter mes paroles, et je suis sûr que ce n'est pas là son intention. L'honorable député de Waterloo-sud a présenté le bill en question en 1901, c'est-à-dire immédiatement après qu'il eût pris son siège en cette Chambre.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'honorable député me fait de nouveau dire des choses que je n'ai pas dites. Je parlais de l'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor.)

M. CLARKE : Je prie l'honorable ministre d'agréer mes excuses.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'honorable député de Leeds-sud a présenté le bill en 1890, à la veille des élections générales. Et c'est pour cela qu'il reçoit les félicitations de l'honorable député de Toronto-ouest. Il savait parfaitement que le bill ne passerait pas, et on n'avait jamais eu l'intention de le faire passer. Il sait aussi fort bien que, de 1890 à 1896, il n'a jamais réussi à présenter un autre bill en cette Chambre, avant qu'on fût arrivé à la veille de nouvelles élections générales, alors qu'il a présenté un autre bill.

M. TAYLOR : Je suis sûr que l'honorable ministre n'aimerait pas à me représenter sous un faux jour. J'ai présenté le bill avant 1890, un ou deux ans avant les élections. Et j'ai eu un comité spécial de la Chambre dont je vous ai lu le rapport cette après-midi. Ce comité a soumis son rapport en 1890, recommandant d'attendre que le gouvernement se fût consulté avec les autorités de Washington avant de présenter le bill une seconde fois.

L'honorable M. FITZPATRICK : J'accepte l'amendement, ou plutôt son correctif. Le bill a été présenté pour la première fois, il y a quelques années, avant 1890. Mais l'honorable député a pris bien soin de ne pas la représenter avant 1896.

M. TAYLOR : Je l'ai présenté deux ans de suite, avant de réussir à le faire étudier en comité. L'honorable ministre devrait prendre soin de mieux se renseigner avant de mettre à la charge d'un honorable député de cette Chambre des choses qu'il n'a pas faites.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je m'en rapporte à ce que me dit mon honorable ami. Il dit qu'il a présenté le bill en 1890. Je serais heureux d'apprendre en quelle année, de 1890 à 1896, il l'a présenté de nouveau. Ce bill a été présenté de nouveau en 1898, si je ne me trompe pas, à la veille d'élections générales. Puis il a été présenté pour une troisième fois en 1896, pendant la courte session qui a eu lieu après que ce gouvernement fût arrivé au pouvoir. Et c'est là ce dont prend prétexte l'honorable député de Toronto-ouest pour féliciter l'honorable député de Leeds-sud de s'être fait le champion de la classe ouvrière. Et si l'honorable député s'en prend à ce qu'il appelle notre mauvaise foi, c'est bien parce qu'on a réellement fait quelque chose, en 1897, pour empêcher l'introduction de la main-d'œuvre étrangère. Mais il va encore plus loin. Afin de justifier la position prise par l'honorable député de Waterloo-sud, il parle de la loi adoptée aux Etats-Unis. Peut-il nous citer un seul contrat, passé aux Etats-Unis avec une compagnie publique, où se trouve une clause du genre de celle qu'il cherche à introduire dans ce contrat ?

M. CLARKE : L'honorable ministre me permettra-t-il de lui répondre ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Certainement.

M. CLARKE : J'ai cité l'autorité indiquant les dispositions établies à ce ce sujet aux Etats-Unis. Ces ouvrages sont à la Bibliothèque, et ils sont accessibles à l'honorable ministre comme à tous les autres députés.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'honorable député n'a pas saisi ce que je voulais dire. Je lui demande s'il peut me citer un seul contrat où se trouve une clause comme celle qu'il propose, et il me répond en me renvoyant à la législation générale des Etats-Unis.

M. CLARKE : L'honorable ministre veut-il me permettre ? J'ai cité des extraits des statuts de l'Union Américaine. Ce que nous demandons, c'est qu'on nous permette d'in-

troduire des dispositions semblables dans ce contrat.

L'honorable M. FITZPATRICK : C'est bien ce que le gouvernement va faire. Mais il n'y a aucune disposition, dans aucun contrat passé aux Etats-Unis, du genre de celle que l'honorable député cherche à introduire ici. Pourquoi s'en prend-il à cette entreprise en particulier ? Pourquoi les unions ouvrières ne seraient-elles pas intéressées au même titre dans d'autres travaux ?

M. CLARKE : L'honorable ministre désire-t-il que je lui réponde ? Il peut être sûr que je ne cherche pas ici à faire de la déclamation.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'honorable député sait bien de quel côté de la Chambre on se livre à la déclamation.

M. CLARKE : Ces honorables messieurs de la droite se font gloire d'avoir introduit, dans le contrat relativement insignifiant du chemin de fer du pas du Nid-de-Corbeau, une disposition semblable à celle que nous voulons introduire ici ; et tout ce que nous demandons, c'est qu'il nous donnent une preuve de leur bonne foi en s'empressant d'autant plus d'introduire cette disposition dans ce contrat que c'est le peuple du Canada qui garantit pour ainsi dire toutes les dépenses qui vont être faites ici.

L'honorable M. FITZPATRICK : Mon honorable ami ne s'échappera pas ainsi. Pourquoi s'en prend-il à cette compagnie en particulier ? Pourquoi ne désire-t-il pas que des lois générales soient adoptées en ce pays, semblables à celles des Etats-Unis, dont il vient de parler ? A-t-il des amis qu'il désire favoriser spécialement ? S'en prend-il à cette compagnie, en particulier, parce qu'il désire créer l'impression que le gouvernement s'est associé avec le Grand-Tronc-Pacifique à tel point que les intérêts des classes ouvrières devront en souffrir ? Est-ce que les unions ouvrières n'ont rien à faire avec les autres travaux publics en cours d'exécution ? Ces unions n'y sont-elles pas intéressées au même titre que dans l'entreprise actuelle ? Je le répète, pourquoi cherche-t-il à établir ici cette distinction ?

M. CLARKE : L'honorable ministre me permettra-t-il de lui répondre ? Si cela ne lui est pas agréable, je vais me rasseoir.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je le veux bien, s'il a réellement une réponse à me donner.

M. CLARKE : Je ne suis pas obligé de lui répondre, mais du moment qu'il pose une question, je suppose qu'il est de bonne foi. Ma réponse est que, d'après nos lois actuellement en vigueur pour la protection des ouvriers canadiens, des plaintes ont été faites depuis deux mois au sujet du contrat qui est en ce moment en considération. Et rien n'a été décidé. L'amendement de l'honorable député Waterloo-sud contient toutes les dispositions nécessaires pour la protection des intérêts de nos ouvriers canadiens.

L'honorable M. FITZPATRICK : Des plaintes ont été faites non seulement au sujet de ce contrat, mais aussi au sujet d'autres entreprises, et mon honorable ami ne doit pas ignorer qu'on s'est déjà plaint que la Compagnie du Pacifique Canadien eût fait venir des entrepreneurs des Etats-Unis afin d'exécuter ses travaux dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest. Cela étant, pourquoi, je le répète, s'en prendre à cette compagnie en particulier ? Je demande à la Chambre de rejeter cet amendement, parce que le gouvernement est fermement résolu à présenter, pendant cette session, toutes mesures qui lui paraîtront nécessaires pour assurer la protection de nos propres ouvriers chaque fois qu'il s'agit d'entreprises recevant des secours publics.

M. SAMUEL HUGHES : Dans les cas où la loi dont parle l'honorable ministre serait introduite dans les statuts, après ratification de ce bill du Grand-Tronc-Pacifique et du contrat par ce parlement, cette loi aurait-elle un effet rétroactif et s'appliquerait-elle à la compagnie ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Mon honorable ami peut être tranquille à cet égard. La loi sera suffisamment simple et explicite pour s'appliquer à tous les cas de ce genre. L'honorable député de Toronto-ouest a parlé de plaintes au sujet du traitement qu'on a fait subir à des Canadiens, à propos de cette entreprise. Je réponds que toutes les mesures ont été prises pour s'enquérir de ces plaintes, et si ces plaintes sont fondées nous ferons en sorte que la conduite du gouvernement soit justifiée depuis 1897. La conduite du gouvernement s'est inspirée de ce principe que les unions ouvrières, dans le pays, doivent être protégées dans les limites de leurs droits. Et cette protection ne doit pas s'étendre à une seule classe. Je sais à quoi je m'engage en disant que je veux protéger les classes ouvrières, mais, d'un autre côté, je veux aussi protéger les intérêts et les droits acquis des compagnies et des capitalistes. C'est notre intention bien arrêtée que, pour tout ce qui concerne les entreprises où le public met de son argent, toutes les dispositions nécessaires devront être prises pour protéger l'ouvrier et lui accorder ce à quoi il a droit, c'est-à-dire l'avantage d'une préférence à conditions égales. C'est là ce que nous devons faire pour l'ouvrier canadien. Nous devrions rédiger nos lois de telle sorte—et il faut même s'y mettre avant que ce bill soit sanctionné—qu'elles aient pour effet de protéger l'ouvrier canadien dans les limites de ses droits, afin qu'il puisse bénéficier de l'argent dépensé dans le pays et qu'il ait la préférence sur les étrangers. Et ces lois ne devront pas seulement s'appliquer aux ouvriers ; elles devront aussi s'appliquer aux hommes de profession, de telle sorte

que nos ingénieurs et autres aient la préséance. Je le répète, c'est là la politique bien arrêtée du gouvernement, et cela depuis quelque temps, et toutes ces dispositions seront, n'en doutez pas, introduites dans nos statuts, avant que ce bill devienne loi.

M. R. L. BORDEN : Je crois que l'honorable ministre de la Justice a dû être piqué au vif par les remarques de l'honorable député de Toronto-ouest. Car il serait difficile, sans cela, de s'expliquer ce que nous venons d'entendre. Cette mesure, nous dit-on, devra être non seulement proposée par le gouvernement, mais tout cela était arrêté depuis déjà longtemps. C'est ce que vient de nous affirmer le gouvernement par l'entremise du ministre de la Justice. Il est pour le moins étrange, alors, que pas un mot ne nous en ait été dit dans le discours du trône, et que nous n'en ayons entendu parler qu'il y a une dizaine de jours, quand le sujet a été présenté par la gauche de cette Chambre. Le ministre du Travail nous a dit que tout ce qu'il a fait, quand ces plaintes ont commencé à affluer auprès de lui, a été d'écrire des lettres aux officiers de cette compagnie. Et c'est alors que nous apprenions pour la première fois que le gouvernement avait depuis longtemps arrêté des mesures pour remédier au mal. Il est malheureux qu'on ne nous ait rien dit de cela dans le discours du trône, parce que cela était assurément plus important que certains sujets de nature triviale qui y étaient énoncés. En réalité, nous avons tout lieu de croire que le gouvernement se vante ici quelque peu. Nous acceptons la parole du ministre de la Justice quand il nous dit que ces mesures de réparation sont arrêtées depuis déjà quelque temps, mais nous ne donnons pas à ces deux mots " quelque temps " le sens étendu que le ministre de la Justice paraît y attacher. L'honorable ministre dit que le député de Toronto (M. Clarke) ne s'échappera pas aussi facilement qu'il le croit. Je n'ai jamais vu que l'honorable député de Toronto eût jamais manifesté la moindre velléité de s'échapper ainsi par la tangente, soit d'entre les mains du ministre de la Justice ou de tout autre. L'honorable ministre de la Justice a-t-il jamais discerné quelque velléité de ce genre chez l'honorable député de Toronto-ouest ? Pour ma part, c'est la première nouvelle que j'en ai, et je crois que tout cela n'existe que dans l'imagination de l'honorable ministre de la Justice. Il désire savoir pourquoi nous nous en prenons à cette compagnie en particulier. Puis-je lui répondre, en lui posant à mon tour une autre question ? Pourquoi a-t-on déjà jugé bon de s'en prendre à la compagnie qui a Dans le contrat qui a été soumis à la Chambre, on a lié la Compagnie du Nid-de-Corbeau aux mêmes obligations que celles qui ont été proposées par l'honorable député de Waterloo-sud. Si cela était bon dans le temps, pourquoi n'en serait-il pas de même aujourd'hui ? Pourquoi cette Compagnie du Nid-de-Corbeau a-t-elle été visée alors en particulier, au sujet de cette question importante ?

Nous désirons beaucoup que cette loi soit introduite dans notre législation. Quand elle sera proposée à la Chambre, nous nous ferons un devoir de l'appuyer, si elle est conçue de telle sorte qu'elle puisse remédier aux griefs dont nous nous plaignons.

Laissez-moi ajouter cependant qu'en attendant que le ministre de la Justice ait arrêté les dispositions qu'il veut soumettre à l'approbation de cette Chambre, nous ne devrions pas oublier que les levés de plans de ce chemin sont en ce moment faits par des ingénieurs des Etats-Unis, et que nos propres ingénieurs, tout aussi compétents que ces étrangers, sont ainsi frustrés des ressources auxquelles ils ont droit. Ce n'est pas la première fois que nous entendons parler que des amendements à la loi générale aient été la conséquence des discussions que nous avons soulevées. L'honorable ministre de la Justice a déjà offert des propositions sur plus d'un sujet. Tout ce que je puis dire c'est que si l'opposition a pu réussir, à force d'argumentation, à engager le gouvernement à introduire ces changements dans la loi générale, elle a droit à la gratitude du pays, surtout à la gratitude des Canadiens, soit ingénieurs, ouvriers ou autres, qui depuis cinq, six ou sept mois se voient exclus de toute participation aux travaux de ce chemin de fer, pour le plus grand avantage d'étrangers qu'on a fait venir des Etats-Unis. Je n'avais pas l'intention de prendre part à cette discussion, mais j'ai cru qu'il était de mon devoir de présenter ces quelques remarques à la suite de ce que nous a dit l'honorable ministre de la Justice, et je voulais aussi faire remarquer à l'honorable ministre qu'il n'a pas besoin de jeter les yeux sur les Etats-Unis pour y trouver des échappatoires de ce genre, ainsi qu'il a dit à mon honorable ami de Toronto-ouest, parce qu'il suffit de relire les débats au sujet du chemin de fer du Nid-de-Corbeau pour y constater que des dispositions exactement du même genre ont été alors édictées au sujet de ce chemin de fer, dont l'importance était pourtant médiocre si on la compare à celle de cet immense transcontinental que nous projetons aujourd'hui de construire.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Je désirerais dire quelques mots, au sujet des arguments invoqués en cette Chambre pour repousser cet amendement. Ces arguments n'offrent, au reste, rien de bien nouveau. Chaque fois qu'un bill spécial est à l'étude, et que nous désirons y introduire quelques dispositions particulières, on nous répond que nous ne pouvons introduire ces dispositions que dans une loi générale, et qu'en attendant il faut laisser passer le bill. Quand on a présenté l'amendement au sujet des tarifs de ce chemin de fer, on nous a ainsi répondu que cet amendement appar-

tenait à l'Acte des chemins de fer et non pas cet acte spécial. Aujourd'hui, il s'agit de mesures spéciales de protection pour nos ouvriers, et on nous dit que ces mesures n'ont leur place que dans une loi générale et non dans ce bill. Nous n'avons en ce moment à considérer que ce bill, et nous ne pouvons étudier qu'une seule chose à la fois. Il s'agit ici d'immenses travaux publics, exécutés presque entièrement aux frais du Canada, et par conséquent il nous semble que des dispositions spéciales devraient être parfaitement avenues dans cet acte. Mais, en supposant que nous acceptions la parole de l'honorable ministre de la Justice, quelle garantie avons-nous, à en juger par le passé, qu'il nous soumette un bill qui ait exactement pour objet ce que nous proposons en moment ? On nous a déjà dit exactement la même chose quand mon honorable ami de Leeds-sud a présenté son bill relatif aux travail des étrangers. Le gouvernement nous a dit que le très honorable premier ministre présenterait un bill qui serait d'une application générale dans toutes les parties du pays. Il a bien, en effet, présenté ce bill. Mais à quoi cela sert-il aujourd'hui ? J'ai en ce moment devant moi un rapport d'un journal de la Colombie-Britannique, au sujet des poursuites pouvant être instituées en vertu de cette loi, et ce rapport dit que la loi est pour ainsi dire sans aucun effet. Quelle raison avons-nous de croire que le nouveau bill qu'on projette de nous soumettre ne serait pas également lettre morte dans quelques mois ? Pourquoi ne pas édicter ici quelques mesures spéciales, au sujet de cette grande entreprise ? Il s'agit ici d'un chemin de fer spécial transcontinental, construit aux frais du pays, et c'est là une considération qui devrait avoir en ce moment préséance sur toutes les autres.

Plus tard, si le gouvernement désire aller plus loin et présenter une loi générale, je n'ai pas le moindre doute que cette loi aura l'appui de la gauche de cette Chambre, pourvu que nous soyons persuadés qu'elle soit utile et efficace. Mais si le gouvernement présente une loi semblable à celle qu'il a déjà présentée afin de tromper le peuple de ce pays, il ne doit pas s'attendre à avoir l'appui des honorables membres de la gauche de cette Chambre. Je me rappelle parfaitement que les défauts et les points faibles de cette loi ont été alors signalés, et qu'on nous a alors déclaré catégoriquement que nous nous trompions du tout au tout et que ces défauts n'existaient que dans notre imagination. Qu'est-il arrivé, pourtant ? Cette loi est pour ainsi dire absolument inutile. Si quelqu'un s'avise d'instituer des poursuites, quel en est le résultat ? Il lui faut obtenir l'autorisation d'un juge ou d'un magistrat de police, et s'il n'y a pas de magistrat de police dans le district, il lui faut l'autorisation du ministre de la Justice ou du Solliciteur Général, et ceux-ci sont libres de refuser cette autorisation. Combien y a-t-il eu de poursuites en vertu de cette loi ? Chaque fois qu'on veut poursuivre, on constate actuellement, dans la Colombie-Britannique, que la loi est sans valeur, qu'on ne peut guère espérer qu'elle serve à quoi que ce soit pour obtenir une condamnation, et qu'on ne peut pas expulser du pays des étrangers qui sont venus ici violer ouvertement nos lois.

M. R. L. BORDEN.

M. RALPH SMITH (Vancouver) : M. l'Orateur, j'étais malheureusement absent cet après midi, et je n'ai pas eu l'occasion d'entendre sur cette question d'autres discours que celui de l'honorable député de Toronto-ouest. Le sujet du débat sur la troisième lecture du bill est le même que celui qui a été discuté en comité. Je ne vous demande que quelques minutes afin de vous dire que je ne crois pas qu'il y ait la moindre sincérité dans une proposition quelconque imposant des restrictions aux opérations d'une seule compagnie en ce pays, surtout quand il s'agit d'une question intéressant le pays tout entier. Ainsi que je l'ai déjà dit, cette question se rattache à une loi d'ordre général. Qu'est-ce que cela peut bien faire à nos ouvriers qu'on empêche le Grand Tronc d'employer des étrangers, alors que la Compagnie du Pacifique Canadien et toutes nos compagnies houillères ont recours à la main-d'œuvre étrangère, alors aussi que les manufacturiers qui sont protégés par le tarif ne se gênent pas non plus de faire venir des étrangers ? Qu'est-ce que cela peut faire à nos ouvriers qu'on cherche à imposer ici des restrictions à cette seule industrie, alors que toutes les autres sont libres de faire ce qui leur plaît ? J'aime à croire que pas un seul membre de cette Chambre ne mettra un instant en doute ma sincérité——

Quelques VOIX : Ah, bah !

M. RALPH SMITH : Pas plus que je ne mets un seul instant en doute la sincérité de mon honorable ami de Toronto-ouest. Je suis convaincu que mon honorable ami de Toronto-ouest est absolument sincère en désirant faire quelque chose dans les intérêts de nos ouvriers. Il m'est indifférent que les membres de l'opposition croient ou non à ma sincérité. Tout ce que j'ai à dire, c'est que je crois, en mon for intérieur, à ma sincérité, et je ne puis pas m'imaginer que les ouvriers de ce pays se laisseront un seul instant prendre à ces belles paroles qui ne sauvegardent en rien leurs intérêts. Les ouvriers travaillant dans les manufactures et sur les autres chemins de fer ont aussi leur mot à dire. Que peut bien leur faire cet amendement, si les mêmes restrictions ne sont pas imposées aux patrons que les emploient ? Le seul remède est dans une loi générale, et je viens dire que je voterai contre cet amendement.

Et j'en agirai ainsi parce que le ministre du Travail a discuté tout cela avec moi il y a quelques semaines. Je lui avais exprimé le désir de lui voir présenter quelque loi de

ce genre, et il m'a promis qu'il le ferait. Je suis convaincu que le ministre du Travail tiendra sa promesse, quoi qu'en puissent penser ces messieurs de l'opposition.

Au cours de ce débat, on a fait quelques insinuations contre le Bureau du Travail ainsi que contre l'efficacité de la loi relative au travail des étrangers. Laissez-moi vous rappeler que les Etats-Unis ont voté, en 1888, une loi de ce genre, et bien que les conservateurs aient gardé le pouvoir longtemps après cela, ils n'ont jamais présenté une loi semblable. Quant au Bureau du Travail, chacun sait qu'on a demandé pendant longtemps l'établissement d'un semblable bureau, mais le parti conservateur n'a jamais contribué à la création de ce bureau, bien qu'ont eût promis, avant les élections générales, d'instituer une commission. Il suffit d'étudier l'histoire des deux partis en matière de législation ouvrière, et de se rappeler qu'on ne s'en prend ici qu'à une seule industrie en particulier, pour mettre en doute la sincérité de ces messieurs. Le ministre du travail nous a donné la promesse qu'il présenterait une loi s'appliquant à toutes les industries. C'est la vraie manière de s'y prendre, et c'est une loi de ce genre que je me ferai un plaisir d'appuyer. Je le répète donc, je voterai contre cet amendement parce que je crois que le gouvernement nous soumettra avant longtemps une loi générale qui fera disparaître les griefs dont on se plaint.

M. SPROULE : L'honorable député a-t-il appuyé la loi générale qui a déjà été présentée par le gouvernement actuel ?

M. RALPH SMITH : Je ne saisis pas bien ce que me demande mon honorable ami.

M. SPROULE : Je veux parler de l'amendement de la loi relative au travail des étrangers qui a été présentée par le très honorable premier ministre.

M. RALPH SMITH : Oui, j'ai voté en faveur de cette loi, parce qu'elle constituait une amélioration notable de la loi alors en vigueur. Mais nous voyons maintenant qu'un juge de la cour Suprême de la Colombie-Britannique a démontré qu'il y avait dans cette loi ainsi amendée plusieurs points faibles, et je suis prêt à mettre en jeu toute l'influence que je puis avoir auprès du gouvernement pour rendre la loi actuelle plus satisfaisante.

M. SPROULE : Si l'on considère ce qui s'est déjà passé, mon honorable ami ne se montre-t-il pas quelque peu imprudent de s'en rapporter à la parole du gouvernement, quant celui-ci assure qu'il présentera avant longtemps une loi générale qui sera effective ?

Quelques VOIX : A la question !

M. E. D. SMITH (Wentworth-sud) : Ce qu'il y a ici de particulièrement pénible, c'est qu'il suffise qu'un membre de l'opposition présente une mesure quelconque, si excellente que puisse être cette mesure, pour que, tout aussitôt, les partisans du gouvernement s'empressent de crier : haro !

En ce moment nous avons mis à l'étude un amendement proposé par un membre de la gauche. Cet amendement est combattu par le ministère et ses partisans, qui ne donnent pas une seule bonne raison pour le voter dans le négative. D'abord le ministre du Travail s'est opposé à cet amendement parce que, disait-il, il présenterait une mesure semblable d'une application plus générale. Il ne dit pas que l'amendement n'est pas avantageux au pays, mais il demande à ses partisans de le rejeter sur la promesse qu'il présentera une loi générale à une époque ultérieure. Or, nous avons une loi générale dans nos statuts, et la classe ouvrière de ce pays sait qu'elle est absolument inefficace. Voici une puissante société financière qui reçoit du gouvernement les plus grands privilèges qui aient jamais été accordés, et n'est-il pas le temps et le lieu de protéger par une loi spéciale les ouvriers canadiens qui doivent payer des taxes pour construire ce chemin de fer ? Nous recevons des plaintes qui sont sans doute bien fondées, de ce que le Grand-Tronc-Pacifique viole aujourd'hui même la loi sur le travail étranger, et n'est-il pas raisonnable que nous fassions un appel à cette Chambre pour faire cesser un pareil abus ? Ensuite, nous avons entendu l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) qui s'oppose à l'amendement, non pas parce qu'il manque de sagesse, mais parce qu'il n'exclut pas les sujets britanniques aussi bien que les étrangers. Chaque fois qu'on fait dans ce parlement une proposition qui soit de nature à resserrer les liens qui rattachent les différentes parties de ce grand empire, elle agit sur lui comme un chiffon rouge sur un taureau, et il se lève aussitôt pour attaquer toute proposition de ce genre.

Vient ensuite l'honorable député de Burrard (M. Macpherson) qui croit l'amendement sage et salutaire, mais qui refuse néanmoins de voter dans l'affirmative, parce que le gouvernement qu'il appuie a été le premier à imposer une taxe de $500 sur les Chinois. Après cela l'honorable député d'York-ouest (M. Campbell) se déclare contre l'amendement pour l'unique raison que le gouvernement a présenté une loi sur la main-d'œuvre étrangère, quand nous savons tous que cette loi n'a pas eu pour effet d'exclure les ouvriers embauchés aux Etats-Unis. Enfin, le ministre de la Justice annonce qu'il s'opposera à l'amendement, et son opposition paraît être basée sur la raison que l'honorable député de Leeds (M. Taylor) a présenté une loi de l'espèce justement à la veille d'une élection. Pas un seul des membres de la droite n'a donné une raison sensée pour justifier son vote contre l'amendement en question. Comme je l'ai dit, cette grande compagnie reçoit du pays des avantages immenses, et il est hors de doute qu'elle emploie actuellement aux levés topographiques un grand nombre d'é-

trangers. J'ai sous les yeux une circulaire, que je crois authentique, de la Société canadienne des Ingénieurs, alléguant que l'ouvrage qui se fait dans le Manitoba—une partie où les difficultés topographiques ne doivent pas être grandes—coûte extrêmement cher au Grand-Tronc-Pacifique.

Il est naturel qu'il en soit ainsi. Les ingénieurs employés, étant étrangers à la topographie du pays, sont exposés à commettre des erreurs que ne commettraient pas les ingénieurs canadiens, qui connaissent mieux la configuration du pays. Cela n'est-il pas un état de choses déplorable qui mérite la sollicitude du gouvernement ? J'apprends avec plaisir qu'on va faire une enquête ; mais pourquoi n'a-t-on pas chargé de cette enquête M. O'Donohue aussitôt que la plainte a été reçue, il y a plus d'un an ? Chaque année nous votons des centaines de mille dollars pour favoriser l'industrie—dans quel but ? Pour donner de l'emploi aux Canadiens. Cependant voici une occasion de procurer de l'emploi aux Canadiens sans dépenser un seul dollar. Les ingénieurs américains chargés de ces travaux ne manqueront pas de donner de l'ouvrage à leurs amis, au lieu d'employer des Canadiens. De plus nous savons tous que les ingénieurs employés aux levés topographiques ont la plus grande facilité pour savoir où seront donnés les entreprises les plus profitables. Ils ont de meilleures chances que n'importe qui pour donner des renseignements aux industriels et aux entrepreneurs. N'est-il pas naturel que ces hommes, s'ils sont Américains, renseignent leurs amis de l'autre côté de la frontière plutôt que les Canadiens ? Pour cette seule raison, il serait bien plus avantageux de faire remplir ces emplois par les Canadiens plutôt que par les Américains. Et ne sera-ce pas une humiliation pour le pays si on a le droit de répéter plus tard que le travail topographique de ce grand chemin de fer transcontinental, qui devait être une entreprise nationale—c'était un des principaux arguments en sa faveur au commencement—a été dirigé entièrement par des étrangers ? Est-il possible que nous n'ayons pas au Canada des ingénieurs capables pour diriger le tracé et la construction d'un chemin de fer comme celui-là ? Le Canada n'a-t-il pas donné au monde pendant les trente dernières années plus d'ingénieurs éminents que n'importe quel autre pays, en proportion de sa population ? N'avons-nous pas d'aussi bonnes écoles pour former des ingénieurs que l'ancien continent ?

Je crois que l'Ecole des Sciences pratiques à Toronto et la Faculté des sciences annexée à l'Université McGill ne le cèdent en rien à celles du continent et ont fourni des ingénieurs qui remplissent les positions les plus élevées, non seulement en Amérique, mais en Europe. Sans doute que l'honorable député de Labelle se réjouit de voir que son compatriote, cet éminent ingénieur, sir Percy Girouard, occupe un poste élevé sous le drapeau britannique ; sans doute il se réjouit de voir que les centaines de millions de capital pour construire ce chemin de fer nous viennent des capitalistes anglais ; mais en même temps il voudrait empêcher les sujets britanniques des autres parties de l'empire de venir ici et les mettre exactement sur le même pied que les étrangers. Comme nous avons des ingénieurs qui peuvent soutenir la comparaison avec ceux de n'importe quel pays. Je crois qu'il serait à l'avantage du Canada d'employer des ingénieurs canadiens sur le chemin de fer proposé, au point de vue financier. N'est-il pas du devoir du gouvernement du jour de profiter de cette occasion sans attendre l'adoption d'une meilleure loi générale, qui peut retarder encore d'une année ? Car avant ce soir nous n'en avons jamais entendu parler. Je me propose de voter en faveur de l'amendement, non pas parce qu'il est proposé par l'honorable député de Waterloo-sud qui siège dans la Chambre du même côté que moi, mais parce que je crois que cette Chambre doit profiter de toutes les occasions pour mettre le commerce et le travail entre les mains des Canadiens. Voici une occasion qui ne coûtera rien au pays. Nous faisons beaucoup de choses qui coûtent des centaines de mille et même des millions de dollars pour procurer du travail au peuple canadien. Voici une occasion pour lui procurer de l'emploi sans qu'il en coûte un sou au pays. Dès lors pourquoi n'agirions-nous pas en vrais Canadiens ? On n'a pas repliqué un mot, du côté de la droite, pour réfuter les arguments présentés par l'honorable député de Waterloo-sud, mais du côté de la droite d'aucuns voteront contre l'amendement parce qu'il est l'œuvre d'un membre de l'opposition. J'espère cependant que cet esprit ne dominera pas toujours. L'honorable député de Vancouver, qui se pose en ami sincère du travail dans ce pays, a l'intention de voter contre l'amendement, parce que, imaginez-vous, cet amendement manque de sincérité. Cela est-il une raison pour influencer quelqu'un qui n'a pas d'opinion préconçue ?

M. RALPH SMITH : L'honorable député voudra-t-il me permettre de lui dire que je n'ai pamais donné cela comme une raison. La raison que j'ai fait valoir c'est que cette disposition ne s'applique pas à toutes les industries du pays.

M. T. D. SMITH : L'honorable député aura sans doute l'occasion plus tard de voter en faveur de cette mesure quand le gouvernement présentera une loi générale, mais en attendant, voici une mesure dont l'application est immédiate, et nous savons qu'elle aura le résultat désiré. Je n'ai aucune sympathie pour ceux qui se posent en amis du travail, mais qui, à la première occasion, trouvent un échappatoire pour se soustraire à l'obligation d'appuyer une loi favorable au travail. Parce que son parti, ou le parti pour lequel il a toujours voté, désapprouve

l'amendement, l'honorable député ne peut pas se résoudre à donner un vote affirmatif. M. l'Orateur, j'espère qu'un autre esprit dominera ici et que, quand un amendement sera proposé dans cette Chambre, nous trouverons des hommes assez indépendants pour la juger dans ses mérites et non pas simplement selon les intérêts étroits du parti à qui ils sont redevables de leur situation électorale.

M. ALEX. JOHNSON (Cap-Breton) : M. l'Orateur, je n'avais pas l'intention de prendre part à cette discussion ce soir, mais quelques-unes des observations faites par les orateurs de la gauche sont assez importantes pour mériter une réponse de notre côté. En premier lieu, il est intéressant d'obtenir de la part des membres conservateurs de cette Chambre l'aveu que, pendant les dix-huit années que leur parti a conservé le pouvoir, ce parti a absolument refusé de faire la moindre chose pour l'avantage des travailleurs de ce pays. Je signalerai à l'attention des ouvriers du Canada tout entier l'aveu fait ce soir par l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) que, bien que son parti ait été au pouvoir pendant plusieurs années, il a refusé d'année en année de faire des lois pour favoriser les classes ouvrières du Canada. L'honorable député peut, si cela lui fait plaisir, proclamer que l'honorable député de Leeds (M. Taylor) a fait tout son devoir. Quant à moi, je suis d'opinion qu'il n'a pas fait tout son devoir. A plusieurs occasions il a proposé des lois pour protéger le travail de nos nationaux ; mais s'il avait été sincère, il aurait donné à ses diverses propositions une conclusion pratique et on aurait pu voir alors quels sont les ennemis d'une réglementation du travail étranger.

Comme il n'a pas fait cela, d'après mon jugement il n'a pas fait tout son devoir. L'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) est allé plus loin. Il dit qu'en 1896, après l'arrivée au pouvoir du gouvernement actuel, l'honorable député de Leeds persistait encore à présenter son bill sur le travail étranger et mon honorable ami se mit alors à renseigner la Chambre sur les opinions émises au Sénat. Il voulait faire croire à la Chambre que le parti libéral dans la Chambre Haute était opposé à la législation du travail. Laissez-moi dire à l'honorable député que, si le Sénat avait eu le désir d'adopter telle législation en 1897, il n'y avait rien pour l'en empêcher. Quand le Sénat jugeait à propos de rejeter les projets du gouvernement, il en agissait ainsi en 1897 et quelques-unes des années suivantes. L'honorable député de Toronto-ouest ne doit pas se bercer de l'illusion que le public ne connaît pas le passé du parti conservateur à ce sujet. Les classes laborieuses de ce pays savent très bien que dans le cours des années avant 1896, quand le parti qui occupe les bancs de la gauche était au pouvoir, ces mêmes hommes, qui ont maintenant une si grande envie de montrer leur sympathie pour le travail, n'ont rien fait du tout. Malgré cela ils se proclament ce soir les véritables amis de l'ouvrier. L'honorable député de Toronto-ouest a exprimé l'espoir qu'au moment du vote sur cet amendement particulier, je lui accorderai mon suffrage. M. l'Orateur, je n'en ai pas la moindre intention, pour la raison que ce n'est pas l'espèce d'amendement que les ouvriers demandent, mais je puis déclarer ici que du moment qu'on présentera dans cette Chambre des lois qui seront réellement dans l'intérêt des ouvriers, c'est-à-dire des lois qui seront conformes aux exigences des ouvriers, qui ne s'appliqueront pas seulement à une association, mais à toutes les sociétés industrielles du pays, alors on pourra compter sur mon appui. A mon sens voilà la disposition législative qui est demandée par les travailleurs de ce pays et qui, je l'espère, sera présentée et menée à bonne fin par le gouvernement.

M. LANCASTER : Pourquoi l'honorable député n'a-t-il pas appuyé la résolution de l'honorable député de Waterloo-sud en 1901, s'il est toujours disposé à appuyer les mesures qui sont dans l'intérêt des ouvriers ?

M. ALEX. JOHNSTON : Je suis prêt à justifier d'une manière complète tous mes votes sur cette question, et je puis dire à l'honorable député que, si la loi sur le travail étranger est défectueuse, je suis ici pour demander au ministère de présenter dans le plus bref délai possible, une loi qui remplira les conditions voulues pour produire l'effet désiré. Il est important que les classes laborieuses connaissent l'attitude du parti conservateur sur cette question particulière. Voilà le point sur lequel je voudrais renseigner le peuple, et sur lequel il faut l'éclairer. Depuis longtemps les ouvriers sont parfaitement convaincus que, s'ils ont des amis quelque part, ce n'est pas dans le parti conservateur qu'ils les trouveront. L'honorable député de Toronto-ouest s'est étendu longuement sur la loi relativement à l'étiquette de l'union, loi présentée l'année dernière. Je l'engage à lire ce qu'en dit la " Gazette " de Montréal. Ce journal est le principal organe du parti conservateur dans la province de Québec et il est aussi l'organe de l'opposition. L'honorable député n'a pas régalé cette Chambre d'extraits de cet organe conservateur. Qu'il prenne les liasses de la " Gazette " et de l'" Industrial Canada ", l'organe des manufacturiers, pour savoir ce qu'ils ont à dire sur la question. C'est ce qu'il fera sans doute plus tard. J'aime à croire qu'il a recueilli précieusement tous ces extraits de journaux que je viens de citer et qu'il en fera plus tard la lecture dans la Chambre. Les ouvriers de ce pays savent qu'il y avait peu de garanties pour eux dans les contrats officiels, avant 1896. Je tiens à appeller l'attention de la Chambre sur la disposition adoptée en 1897 par ce gouvernement actuel pour obliger tous les entrepreneurs de chemin de fer ou d'autres entrepri-

ses subventionnées par le gouvernement, de payer en premier lieu et avant tout les salaires de ceux qui sont à leur emploi. Il n'en était pas ainsi avant 1896. Pendant les dix-huit années que le parti conservateur a gardé les rênes du pouvoir les ouvriers du Canada méritaient-ils, aux yeux de ce parti d'être traités de cette manière ? Pas du tout. Cela ne lui est jamais venu à l'idée. Un entrepreneur pouvait se faire donner son argent et ses subventions quand il en avait besoin, et on ne lui posait aucune question. On ne lui demandait pas s'il payait ou non ses ouvriers, et c'est un fait connu que dans un grand nombre de cas avant 1896 les entrepreneurs quittaient le pays sans payer leurs ouvriers. Le gouvernement a eu la sagesse de prévenir le retour de pareils abus. Voilà quelques-unes des choses qui, dans mon jugement, condamnent l'opposition. L'honorable député de Toronto-ouest s'est intéressé profondément au sort des industriels canadiens. Il a pleuré sur l'avenir qui attendait les industriels du Canada à la suite de la convention avec le Grand-Tronc-Pacifique.

Je l'engage à comparer ce traité avec celui que le gouvernement dont il était le partisan avait passé avec le Pacifique Canadien pour la construction de ce chemin de fer, et il verra ensuite si le contrat soumis à notre examen contient des conditions plus avantageuses pour l'industrie du Canada que celui que ses amis avaient conclu avec le chemin de fer Canadien du Pacifique. Quel cas le Pacifique Canadien ou le gouvernement d'alors faisaient-ils des industriels canadiens ? Nous avons pris des mesures pour les favoriser. Le contrat que nous avons mis à l'étude s'occupe d'eux. Le contrat soumis ce soir à la discussion reconnaît les droits de l'industriel du Canada.

M. LANCASTER : Pourquoi ne reconnaît-il pas également les droits de l'ouvrier canadien ?

M. ALEXANDER JOHNSTON : Le contrat pourvoit à ce que dans la construction de ce chemin de fer toutes les industries du Canada soient reconnues, y compris l'industrie du travail. C'est pourquoi je désire faire connaître aux ouvriers de ce pays qu'ils sont mieux traités dans ce contrat qu'ils ne l'ont jamais été dans un contrat quelconque préparé par un gouvernement conservateur. Je tiens à mettre en évidence que l'industriel canadien est mieux traité aujourd'hui qu'il ne l'a jamais été sous une administration conservatrice. Pour toutes ces raisons le contrat que nous étudions en ce moment mérite l'approbation de toutes les classes de la société.

M. SPROULE : Puis-je poser une question à l'honorable député ? Si ce contrat mérite l'approbation des ouvriers du Canada, comment se fait-ils qu'ils font des démarches auprès du gouvernement pour empêcher l'emploi du travail étranger sur cette grande entreprise, au détriment des Canadiens ?

M. ALEXANDER JOHNSTON : Les ouvriers du Canada ne se sont jamais adressés au gouvernement ni à aucune autre autorité pour obtenir une loi comme celle que l'honorable député de Waterloo-sud (M. Clare) a proposée. Et j'aime à lui dire que, si l'honorable député soumet sa proposition à une association ouvrière de ce pays, on l'informera que ce n'est pas une loi comme celle-là que les ouvriers du Canada demandent.

M. SPROULE : La Société des Ingénieurs Civils du Canada n'a-t-elle pas demandé au gouvernement de renvoyer dans leurs pénates les Américains employés à ces travaux, et qui sont deux fois plus nombreux que les Canadiens ?

M. ALEXANDER JOHNSTON : Je ne permettrai pas au député de Grey-est (M. Sproule) de s'éloigner de la question. Je discute la question qu'il a lui-même posée et je lui ai répondu. L'honorable député se gardera bien de se lever pour déclarer qu'une association d'ouvriers ou d'ingénieurs s'est adressée à une autorité quelconque dans ce pays pour demander une loi basée sur la proposition offerte par l'honorable député de Waterloo-sud.

M. SPROULE : L'honorable député (M. Alexander Johnston) dit qu'aucune société d'ingénieurs n'a fait semblable représentation. Je voudrais lui demander s'il n'est pas vrai qu'un mémoire a été envoyé par la Société des ingénieurs à chaque membre de cette Chambre.

M. ALEX. JOHNSTON : Si on a envoyé des mémoires, on n'a pas demandé de loi applicable à une compagnie en particulier. Ceux qui sont intéressés dans la législation ouvrière ne sont pas au fond de l'amendement. L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) a eu l'occasion de favoriser une loi profitable aux classes ouvrières de ce pays. Ses amis ont été au pouvoir pendant dix-huit ans. Et qu'est-ce qu'il a fait pendant tout ce temps ? A-t-il jamais pris la parole pour appuyer les propositions de son voisin l'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor). Il y eut un temps où l'honorable député était un homme de poids dans les conseils de son parti, avant 1896. A-t-il jamais demandé au parti dont il était un des fidèles adeptes de rendre justice aux ouvriers du Canada ? Il n'existe aucun rapport dans ce sens, mais lorsque son collègue à côté de lui se levait dans l'intention de faire quelque chose dans l'intérêt des ouvriers, l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) le tirait doucement par le pan de son habit et le faisait asseoir.

M. SPROULE : L'honorable député de Cap-Breton (M. Johnston) fait de fausses affirmations à mon égard. J'ignore s'il agit par ignorance ou de propos délibéré, mais il est injuste envers moi.

M. ALEX. JOHNSTON : L'honorable député de Grey-est prétend-il avoir appuyé le projet de loi présenté à différentes reprises avant 1896 par l'honorable député de Leeds-sud ?

M. SPROULE : Je ne comprends pas où veut en venir l'honorable député. Il serait très difficile pour moi de me prononcer.

M. ALEX. JOHNSTON : Heureusement, nous avons la preuve écrite de l'attitude de l'honorable député (M. Sproule) sur cette question, et cette preuve démontre que pendant les dix-huit années il n'a jamais proposé un projet de loi tendant à favoriser les ouvriers de ce pays.

M. SPROULE : Je déclare solennellement que cette preuve ne démontre rien de tel et je renouvelle la déclaration que je viens de faire que l'honorable député fait, de propos délibéré, des fausses affirmations à mon sujet.

M. ALEX. JOHNSTON : Alors je comprends que l'honorable député (M. Sproule) a appuyé le projet de loi présenté par l'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor). Doit-on interpréter les choses de cette manière ?

M. SPROULE : Je ne suis pas responsable des interprétations de l'honorable député.

M. ALEX. JOHNSTON : Il serait intéressant pour les députés de cette Chambre et pour les citoyens de ce pays d'obtenir ce soir de l'honorable député une déclaration qui nous dirait s'il a appuyé ou non le projet de loi présenté par l'honorable député de Leeds-sud avant 1896. Il est vrai que je n'ai pas examiné très soigneusement les documents existants. Peut-être que les "Débats" nous apprendront que l'honorable député a fait en faveur de cette proposition plusieurs longs discours, comme il a coutume d'en faire.

Si l'honorable député veut nous dire que tel est le cas, s'il veut nous prouver qu'il a jamais pris la parole, en présence des chefs de son parti pour soumettre cette proposition au vote, je retirerai tout ce que j'ai dit sur cette phase de la question. Mais s'il n'est pas en état de prouver qu'il a tenu cette ligne de conduite, j'ai parfaitement le droit, et le public aussi a le droit d'en conclure que l'honorable député de Grey-est, malgré ses protestations, n'était pas sympathique à la disposition législative de l'honorable député de Leeds-sud. Tout ce que j'ai à dire sur la question c'est que, d'après mon jugement, le gouvernement actuel, qui est au pouvoir depuis 1896, a fait quelque chose pour faire reconnaître les droits du travail au Canada. Il est probable qu'il restera encore beaucoup à faire. Mais, en ce qui me regarde, j'ai la conviction que le gouvernement, fidèle à son passé, prendra des mesures convenables en faveur des ouvriers de ce pays et leur accordera la protection à laquelle ils ont droit.

M. ROBERT A. PRINGLE (Cornwall et Stormont) : M. l'Orateur, je promets de ne retenir la Chambre que quelques instants. Je n'avais pas l'intention de prendre part à cette discussion. Mais après les paroles prononcées par l'honorable député de Cap-Breton (M. Alexander Johnston) je me crois obligé de dire quelques mots. Je suis d'opinion que l'honorable député de Waterloo-sud est digne d'éloges. L'amendement qu'il propose mérite l'appui de tout Canadien ami de son pays. Je suis grandement surpris de l'attitude des députés favorables au gouvernement. L'honorable député du Cap-Breton s'est levé pour donner la réplique à l'honorable député de Wentworth-sud (M. Ernest D. Smith), et au lieu de lui répondre, il s'est lancé dans une dissertation sur la conduite passée de certains membres de cette Chambre. Pourquoi l'honorable député du Cap-Breton (M. Johnston) refuse-t-il d'appuyer un amendement tendant à accorder la préférence aux sujets britanniques ? N'est-ce pas une mesure de sagesse que de donner la préférence à nos propres gens dans cette grande entreprise nationale pour laquelle le pays dépensera $150,000,000 ?

M. ALEX. JOHNSTON : L'honorable député me demande pourquoi j'ai refusé mon appui à la proposition soumise à la Chambre. J'ai expliqué que j'ai refusé de l'appuyer parce qu'elle n'atteint pas du tout l'objet en vue. La mesure en question, au lieu de s'appliquer à un corps particulier, devrait s'étendre à toutes les sociétés industrielles du Canada et quand on présentera dans cette Chambre une mesure à cet effet je promets de l'appuyer.

M. PRINGLE : Il me semble que la réponse de l'honorable député (M. Johnston) ne fait que ressortir son manque de sincérité. Pendant la session dernière j'avais l'honneur de présenter dans cette Chambre une motion qui aurait eu pour effet de rendre obligatoire l'achat dans le pays de tout le matériel nécessaire à l'outillement et à l'exploitation, etc. A cette occasion l'honorable député (M. Johnston) appuya la motion. Son appui était basé sur la raison que cette mesure aurait pour effet de protéger nos industriels canadiens et favoriserait indirectement les ouvriers et les hommes de métier du Canada.

Cette motion fut votée dans la négative. Elle fut combattue par l'honorable député de York-ouest (M. Campbell) et par la plupart des orateurs qui ont pris la parole ce soir contre l'amendement de l'honorable député de Waterloo (M. Clare), mais lorsque le contrat nous fut communiqué nous constatâmes que malgré leur vote défavorable le contrat contenait presque mot pour mot une

clause semblable. Alors il y eut une exclamation unanime en faveur de cette clause, qui avait été mise dans le contrat dans le but de protéger les industriels et les ouvriers du Canada, malgré le vote en sens contraire qu'ils avaient donné lorsque la même motion avait été présentée par l'opposition. Si la conduite de l'honorable député était rationnelle dans ce temps-là que n'a-t-il profité de l'occasion qui s'est présentée à lui ce soir pour protéger les ingénieurs canadiens, les travailleurs canadiens? En bonne logique il aurait dû suivre la même ligne de conduite qu'il a suivie l'année dernière à l'égard des industriels canadiens ; il aurait dû appuyer l'amendement proposé par l'honorable député de Waterloo-sud. Je n'ai pas été surpris l'année dernière du vote de l'honorable député de York-ouest (M. Campbell) contre les industriels, pour la raison que sa conduite dans cette Chambre a toujours été versatile quand les intérêts de l'industrie nationale étaient en jeu. Nous l'avons entendu à Montréal faire des discours en faveur de la protection ; ensuite il retourne à la Chambre et vote invariablement contre toute proposition en faveur de la protection, si elle vient du côté de la gauche. En ce qui me concerne je ne vois aucune raison qui s'oppose à ce que cet amendement soit accepté par la Chambre et compris dans ce bill. L'amendement présenté l'année dernière était fondé exactement sur le même principe. Il fut rejeté par le parti ministériel ; cependant, l'honorable député de Cap-Breton (M. Johnston) et un ou deux membres de son parti votèrent en faveur de cet amendement; mais plus tard le gouvernement le prit sous sa protection et le comprit dans le bill. L'amendement présenté par l'honorable député de Waterloo-sud (M. Clare) est basé exactement sur le même principe. L'honorable député de Cap-Breton (M. Johnston) prétend qu'aucune association intéressée n'a fait de démarches pour obtenir une loi semblable. Il m'importe peu qu'il y ait eu ou non des demandes dans ce sens ; nous sommes ici pour sauvegarder les intérêts de notre peuple canadien et il est de notre devoir d'être sur le qui-vive et de veiller à ce que ce bill contienne les dispositions nécessaires pour donner pleine protection à notre peuple. Mais je prétends qu'on a fait telle demande. Aucun membre de cette Chambre n'ignore que les ingénieurs de ce pays ont adressé à chacun de nous une circulaire dans laquelle ils nous représentent qu'on emploie actuellement des ingénieurs américains dans tous les travaux topographiques importants qui sont en voie d'exécution, et j'en conclus qu'il est temps d'agir avant l'adoption définitive de ce bill ; avant le vote final il nous semble opportun de présenter un amendement lequel, s'il est adopté concurramment avec le bill, assurera la préférence à nos sujets britanniques, au lieu de la donner aux Américains.

M. PRINGLE.

La Chambre vote sur l'amendement de M. Clare.

POUR :

Messieurs

Alcorn,	Johnston (Cardwell),
Armstrong,	Kemp,
Avery,	Kidd,
Ball,	Lancaster,
Barker,	Lavell,
Bell,	Lennox,
Bennett,	Léonard,
Blain,	McGowan,
Borden (Halifax),	Monk,
Brock,	Morin,
Broder,	Osler,
Bruce,	Porter,
Carscallen,	Puttee,
Clancy,	Reid (Grenville),
Clare,	Richardson,
Clarke,	Robinson (Elgin),
Cochrane,	Rosamond,
Culbert,	Smith (Wentworth),
Daniel,	Sproule,
Donnelly,	Taylor,
Earle,	Thomson (Grey),
Gilmour,	Tolton,
Halliday,	Vrooman,
Henderson,	Wilmot,
Hughes (Victoria),	Wilson.—50.

CONTRE :

Messieurs

Archambault,	Laurier (L'Assomption),
Bazinet,	Lavergne (Drummond et Artha.)
Béland,	Lavergne (Montmagny),
Bickerdike,	Law,
Blanchet,	LeBlanc,
Bourassa,	Lemieux,
Bourbonnais,	Loy,
Brodeur,	Macdonald,
Brown,	Mackie,
Bruneau,	MacKinnon,
Bureau,	MacLaren (Huntingdon),
Calvert,	Macpherson,
Campbell,	McCarthy,
Carbonneau,	McGugan
Champagne,	McLennan,
Christie,	Malouin,
Costigan,	Marcil (Bagot),
Delisle,	Marcil (Bonaventure),
Demers (Lévis),	Mayrand,
Demers (Saint-Jean),	Meigs,
Desjardins,	Monet,
Douglas,	Mulock (sir William),
Fielding,	Murray,
Fisher,	Oliver,
Fitzpatrick,	Préfontaine,
Fortier,	Riley,
Gallery,	Rivet,
Galliher,	Ross (Ontario),
Gauvreau,	Ross (Rimouski),
Geoffrion,	Ross (Victoria, N.-E.),
German,	Ross (Yukon),
Gervais,	Russell,
Gibson,	Scott,
Gould,	Sifton,
Harty,	Smith (Vancouver),
Harwood,	Stewart,
Heyd,	Tobin,
Holmes,	Tolmie,
Hughes (King, I.P.-E.),	Tucker,
Hyman,	Turcot,
Johnston (Cap-Breton),	Turgeon,
Lang,	Wright.—86.
Lapointe,	
Laurier (sir Wilfrid),	

ABSTENTIONS SIMULTANEES.

Ministériels.	Oppositionnistes.
McEwen,	Sherritt,
Logan,	Lefurgey,
McColl,	Ward,
Emmerson,	Fowler,
Sutherland (Oxford),	Haggart,
Dugas,	Tarte,
Kendall,	Roche (Marquette),
Wade,	Gourley,
Guthrie,	Maclean,
Morrison,	Hale,
Roche (Halifax),	Hackett,
Proulx,	McIntosh,
Talbot,	Seagram,
Thompson (Haldimand),	Casgrain,
Johnston (Lambton),	Maclaren (Perth),
Grant,	Ingram,
Cowan,	Pringle,
Dyment,	McCormick,
Wallace,	Tisdale,
Cartwright,	Tupper,
Lovell,	Kendry,
Borden (Sir Frederick)	Kaulbach,
McIsaac,	Robinson (Northumberland),
Paterson,	Roddick,
Parmelee,	Pope,
Sutherland (Essex),	Northrup,
McCool,	Birkett,
Davis,	Boyd,
Ethier,	LaRivière,
Copp,	Calvin,
Lewis,	Ganong,

L'amendement de M. Clare est rejeté.

M. SHERRITT: Je me suis entendu avec l'honorable député de Huron-sud (M. McEwen) pour ne pas voter. Si j'avais voté, j'aurais appuyé l'amendement.

M. PRINGLE : Je me suis entendu avec l'honorable député d'Essex-sud (M. Cowan) pour ne pas voter. Si j'avais voté, c'aurait été en faveur de l'amendement.

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe-sud) : J'ai l'honneur de proposer avec l'appui de M. Jabel Robinson :

Que le bill ne soit pas lu maintenant une troisième fois, mais qu'il soit renvoyé en comité général avec instruction de l'amender en y ajoutant l'article suivant comme article n° :

(1) Le gouvernement aura droit en aucun temps à l'avenir, après six mois d'avis donné à la Compagnie du Pacifique, d'exproprier, acquérir et prendre possession de tous travaux, chemins de fer, embranchements, têtes de ligne, dépendances, matériel roulant, outillage, biens-fonds et autres propriétés de la Compagnie du Pacifique, y compris la période non expirée de l'affermage de la division de l'est, mais non compris les deniers et les droits de propriété, et de posséder et exploiter lesdits chemins de fer et embranchements et autres propriétés.

(2) A l'expiration de six mois à dater dudit avis donné à la Compagnie du Pacifique, le gouvernement pourra prendre, et la Compagnie du Pacifique devra livrer au gouvernement possession desdits chemins de fer, embranchements, têtes de ligne, dépendances, matériel roulant, outillage, biens-fonds et autres propriétés.

(3) Si, dans ce cas, le gouvernement et la Compagnie du Pacifique ne peuvent s'accorder sur le montant de compensation à être payé à charge par le gouvernement, ce montant sera la Compagnie du Pacique pour la propriété ainsi expropriée, acquise ou prise à charge, par le le gouvernement, ce montant sera déterminé par des arbitres qui seront nommés en la manière prescrite par l'article 47 du contrat primitif.

(4) En considérant et rendant leur sentence, les arbitres devront tenir compte de ce qui suit :

(a) Aucune allocation ne sera faite ou aucune somme ne sera accordée en raison des profits passés et futurs, du chiffre du trafic à venir, des pouvoirs d'exploitation ou des données théoriques, ou en raison de ce que le vente est forcée, et le montant brut à allouer ou à créditer à la Compagnie du Pacifique, avant de tenir compte des déductions et sommes d'argent à retenir, ne devra en aucun cas excéder la valeur réelle de la propriété dont possession aura été prise, en se basant sur les faits ci-dessus mentionnés.

(b) Il sera fait un compte du montant total de tous paiements, dépenses et contributions faits par le gouvernement, soit en espèces, en terres, en intérêt payé sans recours ou autrement, à compte de la propriété dont possession aura été prise, et la somme brute payable autrement par le gouvernement devra, en sus de toute autre déduction à faire, être réduite proportionnellement au coût total de la propriété prise en charge. Ledit coût total devra comprendre le coût primitif de construction ainsi qu'il est défini dans les contrats annexés, et toutes dépenses subséquentes (qui ne seront pas des dépenses d'exploitation) imputables sur le compte du capital pour améliorations.

(c) Les arbitres feront le compte de toutes obligations, hypothèques et dettes constituant une charge sur la propriété prise, et aussi du montant des engagements pris par le gouvernement pour la Compagnie du Pacifique par voie de garantie ou autrement, et le gouvernement sera alors considéré comme ayant assumé la responsabilité, à l'égard de la Compagnie du Pacifique, du paiement de toutes ces dettes, charges et responsabilités, comme ayant entrepris d'indemniser la Compagnie du Pacifique de tout engagement ; et après cela, le montant total des dettes, charges et responsabilités ainsi constatées sera, par la sentence arbitrale, porté contre ou déduit de la somme d'argent autrement payable à la Compagnie du Pacifique, et le reste devra être payé par le gouvernement à la Compagnie du Pacifique, ou par la compagnie au gouvernement, suivant le cas, avec intérêt à par cent à compter de la date de la prise de possession.

(5) Le gouvernement n'exercera pas ledit pouvoir d'exproprier et d'acquérir lesdits travaux, chemins de fer, embranchements et autres propriétés de la Compagnie du Pacifique tant que le parlement n'aura pas, par acte ou actes passés à cette fin, autorisé le prélèvement et le paiement de la compensation à être accordée par les arbitres comme susdit.

(6) Dans le cas où le dixième parlement du Canada prendrait, à sa première session, des mesures dans ce sens, et dans le cas où ledit pouvoir d'expropriation serait exercé dans l'année qui suivrait la prorogation de la première session dudit dixième parlement, la somme brute à allouer ou créditer à la Compagnie du Pacifique à titre de compensation, ainsi qu'il est prescrit ci-dessus, ne devra pas excéder le coût réel de la propriété expropriée, acquise ou

prise à charge par le gouvernement, plus dix pour cent de la partie de ladite propriété qui sera actuellement payable à la Compagnie du Pacifique après les déductions ci-dessus mentionnées.

Je désire faire quelques commentaires au sujet de cet amendement ; il a trait au fond même de toute cette négociation, qui a occupé l'attention du parlement depuis si longtemps. Sachant que l'honorable député d'Elgin-ouest (M. Robinson) avait l'intention de présenter un amendement dans le même sens, j'ai prié l'honorable député d'appuyer celui-ci, et son nom, M. l'Orateur, apparaît sur le papier que je viens de vous faire remettre. Le droit d'expropriation est regardé comme un remède extraordinaire dans une certaine mesure ; comme un pouvoir qu'on ne doit exercer que dans certains cas exceptionnels. Mais l'état de choses dont nous avons à nous occuper est extraordinaire, comme ce présent débat l'a établi, je pense, d'une manière très évidente. C'est une mesure qu'il ne faut prendre, sans doute, que lorsque l'intérêt public l'exige. A mon avis, les intérêts du pays sont suffisamment en jeu pour justifier le parlement de décréter qu'à une époque future, et peut-être même très prochaine, indiquée dans le dernier paragraphe de l'amendement, il sera loisible au peuple canadien d'appliquer ce remède. Ce dernier paragraphe fait directement allusion à un appel au peuple en vue d'une décision sur cette question ; et à défaut de cet appel, il réserve au peuple canadien le pouvoir de prendre cette entreprise à sa charge à quelque date future et de l'exploiter pour l'avantage général du peuple canadien. Cette mesure d'expropriation diffère de celle qui est appliquée d'ordinaire en ceci : que d'habitude c'est le gouvernement, ou une grande compagnie, qui s'empare de quelque propriété appartenant absolument à quelque autre. Mais dans le cas actuel, nous prenons possession d'un immeuble dans lequel la compagnie intéressée dans la proportion de 10 pour 100 et dans lequel le pays est intéressé dans la proportion d'à peu près 90 pour 100. Nous sommes les seuls propriétaires de la division de l'est, et quant à la division de l'ouest, je ne pense pas me tromper en disant que nous contribuons les trois quarts de la dépense totale ; de sorte que je suis probablement dans le vrai en disant que le Canada a fourni 90 pour 100 des sommes nécessaires pour l'exécution de ce projet gigantesque. La nécessité de pouvoirs d'expropriation est devenue très manifeste dans le cours du débat. Je pense pouvoir, avec beaucoup de raison, me servir ici des paroles mêmes qu'a prononcées le premier ministre en présentant cette mesure, et dire que les propositions énoncées dans cet amendement sont tellement justes et raisonnables en elles-mêmes, tellement dans l'intérêt du pays, que je puis avec quelque espoir de réussir, même à cette heure avancée, prier le gouvernement et ses partisans de considérer cette proposition d'un œil favorable et d'adopter l'amendement.

Je n'ai guère besoin de rappeler aux vieux parlementaires que ce n'est pas là une nouveauté en matière législative ; que cette disposition même relative au droit d'expropriation fut comprise dans l'ancien acte d'autorisation de la Compagnie du Grand Tronc, et que, dans nombre de statuts passés au Canada, dans les premiers temps, une disposition fut insérée autorisant l'expropriation par l'Etat. Il est vrai que subséquemment nous avons cessé d'insérer cette disposition ; mais d'autre part, dans toutes les lois passées en Angleterre relatives à la construction de chemins de fer d'importance mineure et de tramways, on trouve des dispositions de cette nature ; et vu que, de jour en jour, l'idée de l'établissement d'un régime de chemin de fer d'Etat acquiert de la force et gagne du terrain, je pense que le temps est venu manifestement, à l'occasion d'une nouvelle entreprise comme celle-ci, de prier le gouvernement, au moment où il va accorder de fortes subventions à cette compagnie, d'accepter la modification que je propose. Je ne fais pas de distinction entre la Compagnie du Grand Tronc et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ; car à cet égard j'accepte entièrement l'idée émise par l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) lors de la session dernière.

Il n'y a qu'une seule compagnie pour toutes fins que de droit ; comme il a été forcé de le reconnaître, c'est toujours le même Janus à deux visages. Si l'on réfléchit que la compagnie avec laquelle nous sommes en négociation est une compagnie dont les intérêts sont hostiles à ceux du Canada, compagnie dont les intérêts dans l'Est aussi bien que dans l'Ouest se confondent avec ceux des Etats-Unis, compagnie dont le fonctionnaire principal, en matière d'administration, est un homme dont les intérêts se confondent d'une manière très prononcée avec ceux des Etats-Unis; si l'on réfléchit que virtuellement c'est avec une compagnie étrangère que nous négocions, il est clairement dans l'intérêt du Canada que cette disposition soit insérée. Elle est aussi nécessaire dans l'intérêt de la population de l'Ouest. Le discours prononcé par le très honorable premier ministre lorsqu'il présenta cette mesure lors de la session dernière, n'est pas oublié, bien qu'il préférerait, sans doute, qu'il le fût. Le peuple canadien n'a pas oublié le plaidoyer d'urgence qu'il fit à cette occasion, bien que cette question d'urgence soit perdu de vue dans les amendements présentés à cette session. Il est nécessaire d'adopter la proposition que je me suis permis de faire, si nous voulons avoir, non pas ce que le gouvernement voudrait nous donner maintenant (la possibilité de la construction d'un chemin de fer dans l'Ouest d'ici à huit ans), mais ce qu'il nous a promis il y a un an: la construction rapide d'un chemin de en vue de diminuer l'accumula-

tion des produits dans l'Ouest et de parer aux besoins sans cesse grandissants de ces vastes territoires. La preuve que les compagnies de chemin de fer et le gouvernement ne sont plus du tout désireux de pousser les travaux, nous l'avons, d'abord dans cette prolongation des délais effectuée par le gouvernement, prolongation de trois ans, qui double presque le terme fixé en premier lieu. La preuve, nous la trouvons encore dans cette demande faite par la compagnie de chemin de fer d'une disposition spéciale autorisant le louage d'une partie de la ligne; ce qui montre bien, quoique probablement les ministres ne veuillent pas le reconnaître, que ni la compagnie ni le gouvernement n'ont en vue la construction rapide de ce chemin que nous avait annoncé le très honorable chef du cabinet, lorsqu'il présentait sa mesure, à la session dernière. Je dis donc qu'il est nécessaire que nous adoptions cette mesure, afin d'être en état de nous charger de l'exploitation de certaines parties du chemin de fer, au fur et à mesure qu'elles seront terminées, et par là donner suite au projet annoncé, l'année dernière, par mon honorable ami le chef de l'opposition. Ce projet a pour but d'assurer sur-le-champ aux habitants actuels de l'Ouest et à ceux qui s'en vont s'y établir d'amples moyens de communication et d'écoulement de leurs produits. Il est nécessaire, d'autre part, que nous adoptions cette mesure, en vue de sauvegarder cette grande institution nationale : le chemin de fer Intercolonial. Nous avons engagé nos fonds dans cette entreprise. Le parti libéral depuis son arrivée au pouvoir en 1896 a dépensé des sommes considérables sur ce chemin de fer. Nous en sommes rendus à ce point actuellement que le chemin de fer Intercolonial, sans être une entreprise rémunérante à proprement parler, rend de sérieux services à la populotion des provinces maritimes; il a été mis sur un excellent pied, et il atteint la période où, pour bien dire, il se suffit à lui-même. Or, à ce moment même, le gouvernement s'en vient nous proposer de faire le sacrifice de cette œuvre en vue de la construction de la division de l'Est du chemin de fer Transcontinental. Nous sommes donc justifiables, dans le but de sauvegarder le chemin de fer Intercolonial, qui est une grande entreprise nationale, d'adopter la mesure que j'ai présentée. Je la propose également comme moyen de mettre un terme au gaspillage sans nom que le gouvernement nous annonce sous la forme du prolongement de la ligne jusqu'à Moncton. Si cette mesure est adoptée, si nous nous faisons donner ce pouvoir d'expropriation, il sera encore temps d'empêcher le gouvernement de pousser l'extravagance jusqu'à prolonger la ligne de Québec à Moncton. Mais il est une considération qui prime absolument celle de la dépense d'argent. Je ne me cache pas que le gouvernement a conclu un marché ruineux, qu'il n'a nullement sauvegardé les intérêts du peuple; mais il est une question beaucoup plus grave et de plus grande conséquence : celle de l'établissement d'une grande voie nationale, comme le disait le très honorable premier ministre; il s'agit de faire de ce chemin une grande voie nationale non seulement de nom, mais de fait.

Ainsi, en présentant cet amendement, je me dis que, quel que soit le gaspillage d'argent qu'on a pu faire et qu'on fera inévitablement, je suppose, comme conséquence de la manière dont le gouvernement a conduit les opérations, l'amendement que je propose est le seul moyen qui nous reste de nous assurer ce que le très honorable premier ministre a promis quand il a présenté la mesure : le transport des produits canadiens en territoire canadien et par les ports canadiens.

Le gouvernement a virtuellement renoncé à sa prétention de la saison dernière, qu'il existe un moyen de forcer ce chemin de fer à être véritablement une grande voie nationale. Il a virtuellement renoncé à la prétention que nous pouvons, par le moyen de quelque disposition de ce statut ou de ce contrat, forcer le Grand-Tronc-Pacifique ou le Grand Tronc à transporter nos produits vers un port de mer canadien. Je dis donc que tout importante que soit la question d'argent, il est une question d'importance plus grande encore : celle de la règlementation des transports des produits canadiens en territoire canadien. Et quels que soient les résultats que nous aurions pu obtenir si le gouvernement avait adopté une sage ligne de conduite au début, il ne paraît plus y avoir d'autre remède que celui fourni par l'amendement dont je propose l'adoption, savoir, notre main-mise sur le chemin de fer, ce qui aurait l'effet d'empêcher tout détournement de notre trafic vers les voies des Etats-Unis. Cet amendement, en outre, mettra le peuple en mesure de faire connaître ses désirs et d'y faire donner suite.

Le peuple canadien a toujours été d'avis, —car il comprend l'idée du gouvernement responsable—que tout nouveau projet, toute mesure importante touchant une question fondamentale de politique, devrait être soumise au peuple avant d'être adoptée par le parlement. Les représentants du peuple, dans la circonstance, le parlement canadien, ont jugé à propos de ne pas tenir compte de cet usage. Le gouvernement a cru bon, à la dernière session, de nous avertir que, par suite de la nécessité impérieuse, de l'urgence du cas, il lui faudrait mettre de côté cette pratique et faire voter cette mesure sans la soumettre au peuple. Par le moyen de l'amendement que j'ai proposé, j'espère pouvoir donner au peuple l'occasion, bien qu'un peu tard, de se prononcer sur cette question dès que le gouvernement osera soumettre l'affaire au peuple. J'espère, ainsi que d'autres membres du parti conservateur, pouvoir annoncer aux électeurs qu'ils ont encore une occasion de faire entendre leurs voix et de réparer en partie, sinon complètement, les fautes commises par le gouvernement rela-

tivement à ce contrat. Pour ces raisons, nous sommes bien fondés, je pense, à soumettre ces amendements à la consiération de la Chambre. Même si les choses étaient en l'état où elles étaient, l'année dernière, nous aurions bien des raisons de demander qu'il y ait un appel au peuple ; mais tout défectueux que fût le contrat, l'année dernière, il l'est doublement aujourd'hui, par suite des amendements qui ont été faits. Vous ne pourriez lire un article du contrat amendé sans y trouver la preuve de l'abandon complet par le gouvernement des intérêts du peuple canadien au bénéfice du Grand Tronc. c'est ce qui ressort de presque tous les discours prononcés par les ministres en cette enceinte, dans lesquels ils déclarent qu'il leur a fallu accepter les conditions imposées par le Grand Tronc. A la lecture des amendements au contrat, nous relevons les cas les plus flagrants d'abandon par le gouvernement non seulement de tout ce dont la compagnie demandait le sacrifice, mais de beaucoup plus, dans bien des circonstances. L'année dernière, la compagnie était tenue de fournir pour $20,000,000 de matériel roulant ; cette année, le chiffre est réduit à $15,000,000. Le dépôt de $5,000,000 qui devait rester comme garantie de l'exécution de toutes les parties du contrat doit être maintenant dégagé de bonne heure, et ne garantit plus que l'exécution par la compagnie d'une partie du contrat. La nécessité de se hâter qui a été décrite d'une manière si impressionnante par le très honorable premier ministre, la session dernière, ne se fait plus sentir ; mais à la simple prière de la compagnie, les délais sont prolongés de trois ans, même en ce qui regarde la section des prairies ; et pour demander la prolongation des délais en ce qui regarde cette dernière section, du moins, on ne saurait invoquer le moindre prétexte plausible.

De nouvelles faveurs ont été accordées à la compagnie sous forme d'augmentation du chiffre de notre responsabilité pour la section des montagnes, porté de $8,000,000 à $10,000,000, en ce qui regarde la garantie, plus le versement en argent de $2,000,000. Quant à la réglementation des tarifs et à celle des obligations établies par le contrat de l'année dernière, le gouvernement a cédé sur toute la ligne. Je ne me propose pas de citer de nouveau les paroles du ministre des Finances ; mais nous avons encore à la mémoire ce qu'il a dit, l'année dernière, au sujet de la réglementation des tarifs, qui nous serait assurée, en raison de ce que le Grand-Tronc-Pacifique n'aurait pas l'autorisation de vendre pour un seul dollar de ces actions ; qu'il était entendu entre lui et la Compagnie du Grand Tronc qu'elle continuerait de détenir ces actions pour la protction du peuple canadien et en vue de pouvoir réglementer efficacement les tarifs dans l'intérêt du public. Mais en dépit de toutes ces déclarations de l'année dernière, le gouvernement, comme par surcroît de malheur pour le peuple, a renoncé entièrement à ces garanties,—quelle qu'en fut la valeur,—en matière de réglementation par le Canada soit des tarifs de transport soit du trafic général, qu'il s'agit de diriger autant que possible, par les voies canadiennes et vers les ports de mer du Canada. Maintenant, s'il est une circonstance qui doive ajouter à la sévérité du jugement qu'il faut porter contre le gouvernement, au sujet de cette mesure, c'est le moment qu'il a choisi pour la présenter et charger inutilement les épaules du peuple de ce nouveau fardeau. C'était le temps où le chemin de fer Canadien du Nord avait atteint ce point où en augmentant son matériel, il aurait pu se metre en mesure de s'assurer une forte partie du commerce de l'ouest. C'était le temps où le gouvernement, par une forte dépense à la fois sur nos voies fluviales et sur notre chemin de fer d'Etat, avait mis nos voies nationales sur un assez bon pied. C'était le temps où nous atteignions ce qu'on appelle aujourd'hui l'ère des chemins de fer d'Etat, et où le gouvernement aurait dû réfléchir que d'autres pays, quelques-uns très avancés, comme l'Allemagne, l'Italie, la France, la Belgique, la Russie, l'Australie et l'Afrique du Sud, avaient adopté le principe de l'Etat propriétaire. On ne parlait que de cela. Tandis que se discutait dans toutes les parties du Canada cette doctrine de l'Etat propriétaire, le peuple se prononça clairement en faveur de l'application du principe à toutes nos grandes entreprises. C'était le temps où l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Blair) signalait de la manière la plus nette l'importance de prolonger l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne et plus tard jusque dans l'Ouest; et dans ces circonstances c'était le devoir du gouvernement, avant de s'engager envers le Grand-Tronc-Pacifique, de formuler un programme sur cette question et de le soumettre au jugement des contribuables. L'opposition remplit donc son devoir envers le peuple en proposant un amendement qui mettra l'Etat en mesure de prendre possession de ces lignes de chemins de fer, moyennant une compensation raisonnable, calculée de manière à ce que la compagnie, d'une part, ne souffre pas de préjudice, mais, de l'autre, ne profite pas indûment. L'adoption d'une telle mesure ne fournira pas un remède parfait, car cette compagnie n'en jouira pas moins de faveurs considérables que lui aura faites l'Etat. Nous ne saurions, même dans ce cas, éviter de subir des pertes sérieuses ; mais nous devrions soumettre la question au peuple, et si le peuple approuve ce programme, le gouvernement devrait se hâter de le mettre à exécution.

M. JABEL ROBINSON (Elgin-ouest) : Je ne tenterais pas de faire un discours à cette heure avancée, si je n'avais, il y a quelques jours, proposé un amendement et déclaré que je le proposerais de nouveau à l'occasion de la troisième lecture. Il est maintenant près de minuit et l'assistance est peu nombreuse;

il se trouve à peine le nombre suffisant de députés pour former un quorum. Je tiens beaucoup à l'amendement que j'ai proposé il y a quelques jours, lequel est dans le même sens que celui présenté maintenant par l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox).

L'amendement de l'honorable député est, sans doute, plus complet que le mien ; il est rédigé suivant les formes de la loi, et sera peut-être mieux compris ; mais comme le mien, il vise à l'établissement d'un régime d'exploitation par l'Etat, et je pense que le gouvernement devrait considérer s'il ne serait pas opportun de prendre possession de ce chemin de fer d'ici à dix ans, du moins. Mais, si j'en juge d'après le débat qui a eu lieu, il semblerait que la compagnie doive rester en possession cent ans. A moins que je ne me trompe grandement, le peuple aura lieu de se repentir si un gouvernement quelconque accorde à une compagnie le pouvoir de faire circuler ses trains d'un océan à l'autre et de nous infliger le traitement qu'il lui plaira, sans que l'Etat ait la faculté de prendre possession du chemin, de manière à avoir une ligne concurrente de ces deux autres, dont l'une est déjà construite et l'autre en voie d'achèvement rapide. Aucun autre gouvernement n'a eu pareille occasion de montrer au peuple sa sincérité. Pourquoi les ministres n'en profitent-ils pas? Est-ce parce que la proposition vient de la gauche, et que les ministres sont bien décidés à n'accepter aucun conseil de l'opposition ? Pourtant, il me semble que le gouvernement devrait considérer cet amendement, et s'il l'accepte, il ne sera pas nécessaire que je propose le mien. A tout événement, je fais tout aussi bien de renoncer à mon amendement, car si celui-ci n'est pas accepté, le mien sera sûrement rejeté. Mais ces honorables messieurs de la droite, qui, dans l'opposition se faisaient en toute circonstance les défenseurs des droits du peuple, ne cherchent plus maintenant qu'à marcher sur les traces de leurs prédécesseurs. Ça été l'usage de tous les gouvernements, de temps immémorial, de protéger les associations opulentes. Dès l'époque où Joseph s'accapara tout le blé de l'Egypte, dès le règne du roi Saül, quelques individus ont réussi à exploiter les pouvoirs publics à leur profit. C'est le cas aujourd'hui, et il serait temps que ces gens qui sont toujours à faire parade de leur dévouement pour le public, donnassent des preuves de leur sincérité. Comment ? En faisant insérer dans le bill une disposition en vertu de laquelle le gouvernement sera à même de prendre possession de ce chemin de fer transcontinental. Je ne compte guère que le gouvernement acceptera l'amendement. S'il est est mis aux voix, la Chambre se remplira en quelques instants de gens qui n'ont pas entendu la discussion et qui, ne connaissant rien de la question, voteront contre le régime de l'exploitation par l'Etat. Certains disent que si nous adoptons ce principe de l'exploitation par l'Etat, nous aboutirons au socialisme. Eh bien, nous possédons nos canaux, est-ce là du socialisme d'Etat ? Nous possédons 1,500 milles de chemin de fer ; s'est-on jamais plaint de ce que l'Etat était propriétaire de cette voie ferrée ? Nous transportons toutes les dépêches du pays ; est-ce là du socialisme ? Nous construisons des édifices publics dans presque toutes les villes, grandes ou petites, pour le service public ; est-ce là du socialisme ? Tout ce qu'il est possible de faire dans l'intérêt du peuple pourrait être dénommé socialisme. Peu importe le nom ; le nom ne fait rien à la chose. Ce que nous voulons, c'est l'établissement d'un grande voie transcontinentale en vue de concurrencer ces compagnies riches, à qui les gouvernements,—pas le gouvernement actuel, d'autres gouvernements,—ont donné presque tout notre pays ; et aujourd'hui le gouvernement actuel marche sur leurs traces. J'aurais quelque chose de plus à dire, mais je ne veux pas abuser de la patience de la Chambre. Tout ce que je demanderai au gouvernement, c'est de considérer cette question et de voir s'il ne pourrait pas insérer un paragraphe en vertu duquel quelques-uns d'entre nous, avant de dépouiller cette enveloppe mortelle, auront le plaisir de voir un chemin de fer transcontinental possédé et exploité par le peuple dans l'intérêt du peuple. Je voudrais favoriser le plus possible les intérêts de mon pays ; c'est dans ce but que nous siégeons en cette Chambre ; s'il en est qui y sont pour une autre fin, il vaudrait mieux les renvoyer d'ici au plus tôt ; et je crains qu'il n'y en ait plusieurs parmi nous dans ce cas. Il est certains individus qui s'imaginent avoir droit non seulement à la terre tout entière, mais à tout ce qui s'y trouve ; et ce sont précisément ces individus qui voudraient que le gouvernement les aidât. Ils voudraient être les maîtres du sol et de tout le pays, et nous faire payer tribut.

L'Europe est aux mains de quelques individus, la Grande-Bretagne est aux mains de quelques individus. Et comment s'en sont-ils rendus maîtres? Par l'établissement de monoples dans les premiers temps, de la même manière que ceux-ci sont établis aujourd'hui et comme d'autres ont été établis depuis trente ans en ce pays. Il ne se passera pas beaucoup de temps avant que notre pays soit la propriété d'un petit nombre d'individus, si nous persistons à vouloir mettre à exécution les projets au moyen desquels nous cherchons actuellement à développer le Canada. C'est l'aristocratie et la ploutocratie qui vont gouverner, et les électeurs n'auront rien à y voir, car ils suivront en toute occasion la dictée des partis, ne voteront jamais dans l'intérêt du Canada. Tant qu'il existera deux partis puissants comme il existe actuellement, le parti au pouvoir obtiendra les fonds qu'il lui faut de ces grandes compagnies et par ce moyen s'assurera l'appui de l'électorat. Je ne parle pas pour ou

contre un parti ou l'autre ; je constate un fait. Sera-ce la même chose au prochain changement de gouvernement?

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. JABEL ROBINSON : J'espère que non. Je n'ai pas à m'excuser ; mais j'observe qu'il passe minuit, et je ne veux pas occuper davantage de votre temps ; car tous les arguments qu'il serait possible d'avancer ici ne feraient pas broncher d'un pouce le gouvernement, et il en serait de même de la gauche si elle était au pouvoir. Il n'y a pas de raison pour que j'accuse le gouvernement ; mais j'espère qu'il considérera cette question et que d'ici à cinquante ans, d'ici à dix ans, nous pourrons être en mesure de mettre la main sur ce chemin de fer.

L'honorable M. FITZPATRICK : Cet amendement est rédigé dans un esprit tout opposé à celui du présent bill, et je suis persuadé que ses auteurs ne comptent pas que le gouvernement va l'adopter. On l'a proposé, j'en suis sûr, comme simple avertissement de ce qui va suivre ; car il est des signes précurseurs des grands événements. Cet amendement a pour principe directeur l'exploitation par l'Etat et ces messieurs ne font que préparer les voies dans ce sens. Ils ont condamné ce principe, l'année dernière, et cette année, ils sont prêts à l'adopter. Tout ce que j'ai à dire, c'est que nous ne songeons nullement à l'accepter, et je suis sûr que mes honorables amis ne sont pas désappointés de ce que je dis là.

Quelques VOIX : Oui, nous le sommes.

M. JAMES CLANCY (Bothwell) : Je me lève simplement pour assurer à l'honorable ministre (M. Fitzpatrick) que nous sommes grandement désappointés. Je pourrais aller plus loin et dire que le peuple canadien sera grandement désappointé de la manière insouciante avec laquelle cet honorable ministre a repoussé cet important amendement. Il a perdu de vue, s'il n'a pas complètement oublié, que c'est là une question de très grande conséquence pour le peuple canadien. C'est un refus péremptoire de la part de l'honorable ministre et du gouvernement, dont il est un des membres distingués, de permettre au peuple de s'exprimer sur une question de très grande gravité. Je demanderai au très honorable premier ministre s'il se sent justifiable de demander à ses partisans, à la fin d'un parlement constitué comme celui-ci, d'adopter une mesure entraînant de si graves conséquences, une des mesures les plus importantes soumises à un parlement, sans donner au peuple une seule occasion de se faire entendre. Quel droit le très honorable ministre a-t-il de demander au peuple d'accepter cette mesure et de leur dire ensuite : Tout est consommé ; la majorité de la députation l'a voulu, et par conséquent. vous devez l'accepter ? Je nie que le très honorable premier ministre ou son gouvernement ait un droit ou un mandat du peuple qui les autorise à se lancer dans une entreprise de cette importance. Si, lors de la dernière élection, le peuple avait eu quelque avis qu'une mesure même d'une importance beaucoup moindre que celle-ci allait être proposée, on pourrait prétendre qu'il a été donné quelque avertissement. Mais de fait aucun avis n'a été donné. La seule réponse qu'on pourrait s'attendre à recevoir à une critique de cette nature—à tout événement ce serait la meilleure, toute insuffisante qu'elle fût, à mon avis—ce serait la question suivante, en guise d'excuse : Le Canada a-t-il le droit de passer un acte de cette nature et d'y joindre une dispositon lui conférant le droit de le répudier? Je dis que le peuple canadien a des droits tout autant que n'importe quelle grande compagnie. Le peuple canadien devrait être traité de la même manière que toute compagnie riche et puissante. Que nous dit à cet égard l'expérience du passé? Le très honorable premier ministre a prétendu que le complet règlement de cette affaire dans le plus court délai possible était une question de vie ou de mort.

La Chambre a voté et confirmé, à une forte majorité, un contrat solennel, et cela, je dois le déclarer, en dépit de l'opposition soulevée par la minorité et en dépit du peuple. Six mois après la signature de ce contrat, la compagnie revint à la charge ; elle ne s'adressa pas au peuple canadien qui n'avait pas voix au chapitre, le gouvernement n'ayant pas jugé à propos de le consulter sur cette question ; mais elle s'adressa au gouvernement et lui déclara : nous répudions absolument la convention que nous avons signée il y a six mois ; accordez-nous certaines concessions ; sinon nous abandonnerons l'entreprise. Faut-il lancer l'accusation à la face du peuple canadien et prétendre qu'il manque à sa parole ou qu'il porte atteinte à l'honneur du pays, parce qu'il demanderait l'insertion de pareille disposition dans le bill à l'étude, et cela afin que la compagnie et tout le monde comprennent bien que le pays n'est pas plus lié par ce contrat que la compagnie du Grand Tronc et celle du Grand-Tronc-Pacifique ne se sont crues liées, il y a quelques mois ? Non ; jamais encore le parlement canadien n'a été saisi d'une mesure aussi grosse de conséquences sérieuses. La situation actuelle est des plus insolites. J'ose l'affirmer sans crainte de contradiction, on feuilleterait en vain les annales de la construction des chemins de fer, tant en Amérique que dans les autres pays du monde, pour y trouver un précédent de pareille nature. Voici un cabinet qui, après mûre délibération, passe un traité d'association avec une puissante compagnie de chemin de fer. Bien plus, ce cabinet sacrifie tous les intérêts que le peuple canadien possède dans cette entreprise. Le cabinet capitule devant cette compagnie ; il lui fait toutes les concessions possibles, et je mets les honorables députés au défi de signaler une seule concession que le gouvernement ait reçue, en retour de cette capitulation.

Prolonger davantage ce débat serait faire perdre à la Chambre un temps précieux——

L'honorable M. WILLIAM ROSS : Vous avez parfaitement raison.

M. CLANCY : Mon interrupteur, à coup sûr, ne saurait être le député de Victoria, un membre éminent de cette Chambre, qui a détenu autrefois un poste important sous les ordres d'un célèbre leader du parti libéral, leader dont le passé, somme toute, est fort honorable et qui, j'en suis convaincu, n'aurait jamais appuyé pareille transaction. Si l'honorable député obéissait aux inspirations de sa conscience, il repousserait ce traité. Tout député, ayant le souci de sa réputation et le sentiment de son devoir, doit répudier, au fond du cœur, ce traité auquel il croit être obligé de donner son appui par fidélité au parti, mais qu'il devrait rejeter, pour rester fidèle au pays.

L'honorable M. WILLIAM ROSS : Plus tard, le pays se prononcera à cet égard.

M. CLANCY : Le député de Victoria appliquerait-il cette règle à la vie privée, et soutiendrait-il que l'agent a droit de lier l'associé principal à un marché que celui-ci désapprouve et de le mettre au défi de modifier ce contrat ? Si l'honorable député est sincère, chose que je ne saurais révoquer en doute, qu'il vote en faveur de la proposition de mon honorable ami (M. Lennox). Ainsi, il mettrait le corps électoral en lieu de se prononcer catégoriquement et sûrement ; mais non, ces messieurs cherchent à bâillonner le peuple ; ils le mettent au défi d'annuler ce contrat. Quand l'honorable député m'a interrompu, j'ai cru entendre comme un cri de désespoir sortir de sa bouche ; car il le sait parfaitement bien, la Chambre adoptera cette mesure à une forte majorité, sans s'occuper de la valeur du projet de loi. Je le répète, jamais chef de parti n'a plus clairement eu le devoir de mettre le corps électoral en lieu de se prononcer sur une question publique, au lieu de se contenter de faire adopter cette mesure par le parlement et d'annoncer ensuite au pays que c'est un fait accompli qu'il vaut mieux accepter. Voilà précisément l'attitude des honorables députés de la droite.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : J'ai prêté une religieuse attention à la—que dirais-je ?—eh bien ! disons la harangue de l'honorable député (M. Clancy). Il nous a fait du sentimentalisme ; mais je m'abstiens d'appliquer une épithète quelconque à ce discours. Toutefois, je doute fort qu'il ait lu l'amendement ou prêté l'oreille au discours de son voisin, l'auteur de la motion, ou aux observations de l'honorable député qui l'a appuyée. Au dire de l'honorable député (M. Clancy) l'amendement porte ajournement de l'entreprise, jusqu'à ce qu'on ait consulté le peuple ; il tendrait à déclarer qu'il ne faut pas lier le pays à ce traité, tant que le corps électoral n'aura pas été en mesure de donner son verdict sur la question. Ce n'est nullement là le sens de l'amendement. Il tend uniquement à statuer que le gouvernement devrait se faire autoriser à exproprier ce chemin de fer, dans un avenir plus ou moins éloigné.

M. CLANCY : C'est précisément cela.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député accepte donc cette interprétation de l'amendement. Alors, qu'il me permette de lui dire qu'il est impossible de comprendre la teneur des observations qu'il vient de formuler. En toute courtoisie, je vais donner à l'honorable député une réponse de nature à dissiper ses scrupules, s'il est possible, toutefois, de le faire : c'est que l'attitude qu'il a prise est dénuée de tout fondement. Le droit d'expropriation est un droit inhérent à l'Etat.

M. CLANCY : Je le sais parfaitement.

Sir WILFRID LAURIER : Alors, en pareilles circonstances, cet amendement n'a pas de raison d'être. Aujourd'hui, le parlement fédéral a le pouvoir d'exproprier le chemin de fer Canadien du Pacifique; nous avons le pouvoir d'exproprier le Grand Tronc, et tous les jours on nous conseille de le faire. Nous avons le pouvoir d'exercer le droit d'expropriation à l'égard des compagnies télégraphiques et téléphoniques, et on ne cesse de nous exhorter à exercer ce pouvoir. Quand le parlement a donné le titre d'institution à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et celle du Grand Tronc, ainsi qu'aux différentes compagnies téléphiques et téléphoniques, il n'a nullement restreint l'exercice du pouvoir d'expropriation que possède l'Etat à l'égard de ces compagnies ; car, je le répète, c'est un droit inhérent à l'Etat. Fussions-nous d'humeur à nous rallier à la nouvelle doctrine élaborée au bénéfice du parti conservateur et à souscrire au système vers lequel ce parti s'achemine, ou plutôt devrais-je dire, vers lequel poussent certains agitateurs dans ses rangs, nous pourrions exercer ce pouvoir d'expropriation à l'égard de toutes ces compagnies, mais nous ne saurions souscrire à pareille doctrine. Si, à l'avenir, un cabinet quelconque, appelé à gouverner le pays, veut exproprier les chemins de fer et les administrer au bénéfice—ou au détriment—de l'Etat, il aura toujours le pouvoir de le faire, que cet amendement soit adopté ou qu'il soit repoussé.

M. LENNOX : Le premier ministre me permettrait-il de lui poser une question ?

Sir WILFRID LAURIER : Certainement.

M. LENNOX : Le premier ministre ne comprend-il pas que cet amendement formerait partie intégrante du traité, et tandis que nous aurions toujours le droit de faire l'expropriation, ce droit serait consacré ici par traité ? Or, si l'Etat exerçait ce droit, pourrait-on l'accuser de commettre une injustice?

Sir WILFRID LAURIER : Si jamais le gouvernement actuel ou tout autre cabinet prend pour système de transformer les chemins de fer et autres services publics en propriétés de l'Etat, il devra appliquer ce système à toutes les compagnies et non pas à une seule compagnie.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Il y a, toutefois, une différence notable à signaler ici. Le gouvernement prête actuellement son concours financier à la construction d'un chemin de fer construit presque exclusivement aux frais de l'Etat, puisqu'il pourvoit à neuf dollars sur dix. Or, c'est précisément où le gouvernement prête son concours à la compagnie qu'il conviendrait d'ériger en principe ici la reprise de ce chemin de fer par l'Etat, à quelque époque future, si le gouvernement le juge à propos. Le premier ministre affirme que nous avons le pouvoir d'expropriation. J'en conviens, mais aussi faut-il ajouter que nous n'avons pas encore exercé ce pouvoir. Cependant, comme l'opinion publique se prononce de plus en plus énergiquement en faveur de la nationalisation des chemins de fer, et si l'on tient compte de l'énorme dépense de deniers publics que nous effectuons pour l'établissement de ce réseau, il semble convenable de consacrer ici le principe de la reprise du réseau par l'Etat, à l'avenir, si l'Etat le juge à propos. En pareilles circonstances, si la compagnie, en acceptant le concours financier de l'Etat, souscrit à cette condition, on ne saurait dire que la reprise du réseau par l'Etat constitue une injustice.

M. SAMUEL BARKER (Hamilton) : M. l'Orateur, je désire répondre brièvement aux observations formulées par le premier ministre au sujet du droit d'expropriation.

Le chef du cabinet semble croire que la Compagnie du Grand Tronc et les autres compagnies ont reçu la personnalité civile, sans qu'il ait été stipulé un droit quelconque d'expropriation. S'il veut bien consulter les statuts conférant le titre d'institution à la Compagnie du chemin de fer " Great Western " et aux anciennes compagnies qui, plus tard, se sont fusionnées avec celle du Grand Tronc, il constatera que ces chartes contiennent des dispositions presque indentiques à l'amendement proposé par le député Simcoe-sud (M.Lennox). A coup sûr, cette disposition figure dans la loi accordant la personnalité civile à la Compagnie du chemin de fer " Great Western " ; et dans les chartes accordées à plusieurs autres compagnies de chemins de fer qui ont reçu le titre d'institution à cette époque, il figure une disposition autorisant le gouvernement à exproprier le chemin de fer et de la prendre à sa charge.

Sir WILFRID LAURIER : S'agit-il de lois portées depuis l'inauguration de la confédération ?

M. BARKER : Non ces chartes sont antérieures à l'établissement de la confédération.

M. LENNOX.

Sir WILFRID LAURIER : La chose est possible, et je ne la révoque pas en doute.

M. BARKER : Une des raisons qui ont autorisé cette pratique, c'est qu'à l'époque de l'inauguration des chemins de fer, on croyait pouvoir les assimiler aux grandes routes publiques. On comprit bientôt l'absurdité de cette prétention ; le public se persuada qu'il n'était ni possible ni expédient que l'état, à une époque quelconque, devînt propriétaire de ces chemins de fer, et on retrancha cette disposition des chartes accordées subséquemment.

Sir WILFRID LAURIER : Ecoutez ! écoutez !

M. BARKER : Depuis cette époque, il s'est opéré toute une évolution dans l'opinion publique, et avant longtemps nous reviendrons probablement à la pratique en vigueur autrefois, en insérant dans toutes les chartes une disposition similaire à celle que nous voulons inscrire dans ce bill, et consacrant expressément le pouvoir d'expropriation. Si la charte d'un chemn de fer ne contient pas de dispositions formelles relativement au pouvoir d'expropriation, les propriétaires de ce chemin de fer pourraient demander au tribunal d'arbitrage une compensation bien supérieure à celle qu'ils pourraient légitimement revendiquer, si la charte qui leur accorde le titre d'institution contenait une disposition décrétant formellement que leur propriété est soumise au droit d'expropriation. Voilà précisément l'objectif visé par cet amendement, et c'est dans ce sens que converge tout l'ensemble de la résolution proposée par le député de Simcoe-sud. Dans les lois anglaises relatives aux tramways et autres compagnies il figure une disposition semblable.

L'honorable M. FITZPATRICK : Cette disposition figure dans la loi générale.

M. BARKER : La loi générale consacre le même droit relativement à toutes les compagnies. Le chef du cabinet affirme que l'Etat possède le droit d'expropriation, sans que la chose soit expressément décrétée, et il s'écrie : pourquoi insérer cette disposition dans la loi en discussion, si elle existe déjà ? Le but de cet amendement est de faire connaître à tous ceux qui se livrent à pareille spéculation ou qui deviennent actionnaires dans une compagnie, que le chemin de fer est assujetti au droit d'expropriation. Alors tout le monde comprend, quand on demandera aux arbitres de fixer le prix d'un chemin de fer, propriété d'une compagnie qui sait à l'époque de son acquisition, qu'elle est expressément assujettie à l'expropriation, cette compagnie ne saurait s'attendre à ce qu'on lui adjuge des dommages-intérêts ou une indemnité égale à celle qu'on adjugerait à des individus qui auraient acheté ces actions, sans savoir, au préalable, que le chemin de fer est soumis au droit d'expropriation. Voilà le motif qui a inspiré cette résolution.

M. LENNOX : Tout cela fait l'objet d'une disposition spéciale.

M. CLANCY : C'est pour cela, sans doute, qu'il a été inséré dans le traité une disposition relativement au droit de parcours. Bien que l'Etat puisse accorder le droit de parcours sur cette route, il a été inséré au contrat une disposition au sujet des droits de parcours sur la sec tion occidentale.

L'amendement de M. Lennox est repoussé sur la même division.

M. WILLIAM BENNETT (Simcoe-est) : La résolution proposée par le député de Simcoe-sud (M. Lennox) et que le comité vient de repousser, est sans doute d'un caractère trop absolu, puisqu'elle décrète que le gouvernement du jour pourrait s'interposer et prendre possession du chemin de fer, sous l'empire de l'article proposé et cela, presque avant que la compagnie ait commencé son exploitation. Je veux proposer un amendement portant exercice du droit d'expropriation, mais d'une façon subordonnée à certaines éventualités ; et comme on le verra, quand j'aurai communiqué au comité la teneur de cette résolution, les prévisions relatives à ces éventualités sont similaires à celles que certains orateurs ont longuement développées au cours de ce débat. Un des plus puissants arguments formulés en faveur de la construction de ce réseau de chemins de fer, c'est qu'il sera essentiellement canadien ; et ainsi, dans l'avenir, nous verrons tous les transports de l'Ouest se déverser en territoires canadiens. J'ai donc l'honneur de proposer avec l'appui de M. Armstrong la résolution que voici :

Que le bill ne soit pas maintenant voté en troisième délibération, mais qu'il soit renvoyé au comité général de la Chambre, avec instructions d'y ajouter l'article que voici :

(1) Dans le cas où le gouvernement, après enquête, constaterait que la Compagnie du Pacifique, ou que la Compagnie du Grand Tronc dans la direction des affaires de la Compagnie du Pacifique, n'exécutent pas convenablement et honnêtement les conventions et stipulations et accords contenus dans les articles 41, 42, 43, 44 et 45 du contrat primitif, ou que les transports dirigés par des routes et des ports du Canada, mais qu'ils en sont déviés, il sera loisible au gouvernement en aucun temps, après six mois d'avis à la compagnie, d'exproprier, acquérir et prendre à sa charge tous les travaux, chemins de fer, embranchements, terminus, dépendances, matériel roulant, outillage, bien-fonds et autres propriétés de la Compagnie du Pacifique, y compris la période non expirée de l'affermage de la division de l'est, mais non compris les deniers, garanties de deniers, et droits de propriété, et de posséder et exploiter lesdits chemins de fer et embranchements et autres propriétés.

(2) A l'expiration de six mois à dater dudit avis notifié à la Compagnie du Pacifique, le gouvernement pourra prendre et la Compagnie du Pacifique devra livrer au gouvernement possession desdits chemins de fer, embranchements terminus, dépendances, matériel roulant, outillage, biens-fonds et autres propriétés.

(3) Si, dans ce cas, le gouvernement et la Compagnie du Pacifique ne peuvent s'accorder sur le montant de l'indemnité à verser à la Compagnie du Pacifique pour la propriété ainsi expropriée, acquise ou prise à sa charge par le gouvernement, ce montant sera déterminé par des arbitres qui seront nommés conformément aux prescriptions de l'article 47 du contrat primitif.

(4) En considérant et rendant leur sentence arbitrale, les arbitres devront tenir compte des objets suivants :

(a) Il ne sera pas accordé d'indemnité ni adjugé de somme quelconque, en considération ou sur le pied de profits passés ou futurs ou de la capacité productive ou sous forme de bénéfices résultant de la clientèle, ou encore d'après des données théoriques ou en raison de déceptions éprouvées, soit encore en raison de la vente forcée ; et le montant brut qui sera adjugé à la Compagnie du Pacifique et porté à son crédit, avant qu'il soit tenu compte des sommes à défalquer ou à retenir, ne devra jamais être supérieur à la valeur réelle de la propriété ainsi reprise, eu égard aux stipulations qui précèdent immédiatement le présent article.

(b) Il sera tenu compte du montant total de tous paiements, dépenses et contributions faits par le gouvernement, soit en pièces soit en terres, soit en intérêt payé sans recours ou autrement, à compte de la propriété dont il aura pris possession, et la somme brute payable autrement par le gouvernement devra, en sus de toute autre déduction à faire, être réduite proportionnellement au coût total de la propriété qu'il prendra en charge. Le coût total devra comprendre le coût primitif de construction tel que défini dans les contrats, ainsi que toutes dépenses subséquentes (que ne seront pas des frais d'exploitation) imputables sur le compte du capital à titre d'améliorations.

(c) Les arbitres feront le compte de toutes obligations, hypothèques et dettes constituant une charge sur la propriété reprise, et du montant des engagements pris par le gouvernement pour la Compagnie du Pacifique par voie de garantie ou autrement, et le gouvernement sera alors censé avoir assumé, à l'égard de la Compagnie du Pacifique, la responsabilité du paiement de toutes ces dettes, et charges, et avoir entrepris d'indemniser la Compagnie du Pacifique de tout engagement ; et après cela, le montant total des dettes, charges et responsabilités ainsi constatées sera, par la sentence arbitrale, déduit de la somme d'argent autrement payable à la Compagnie du Pacifique, et le reliquat devra être versé par le gouvernement à la Compagnie du Pacifique, ou par la compagnie au gouvernement, suivant le cas, avec intérêt à par cent à dater de la prise de possession.

(5) Le gouvernement n'exercera pas ce pouvoir d'exproprier et d'acquérir lesdits travaux, chemins de fer, embranchements et autres propriétés de la Compagnie du Pacifique, tant que le parlement n'aura pas, législativement, autorisé le prélèvement et le paiement de la compensation à être accordée par les arbitres comme susdit.

A l'appui de cet amendement se rattachant à la question d'expropriation, je ne saurais ajouter grand chose aux observations déjà formulées par le motionnaire et l'honorable député qui a appuyé la résolution précédente. Cependant, si le pays est

mis en lieu de se prononcer sur les propositions qui entraînent de si fortes dépenses de deniers publics, et si la résolution est adoptée, elle aura pour conséquence un changement de gouvernement, ou tout au moins la compagnie saura à quoi s'en tenir sur les stipulations et conditions se rattachant à cette charte. Dans la province d'Ontario, la question de la nationalisation des chemins de fer et de la municipalisation des services publics est à l'ordre du jour ; en réalité, on a appliqué ce principe dans une si large mesure aux cités et villes relativement à l'outillage du gaz, à la fourniture de l'eau et à l'éclairage électrique, et le sentiment public est si prononcé à cet égard que la législature provinciale a rendu une loi défendant à toute compagnie d'établir des outillages pour l'éclairage, pour la fourniture de l'eau et du gaz, dans les villes où il y a déjà de pareilles industries en exploitation. Une autre raison qui milite puissamment en faveur de l'organisation des services publics, c'est que la plupart des chemins de fer établis dans toute l'étendue de la province ont reçu de fortes subventions de l'Etat et certains octrois des municipalités. Dans nombres de circonstances, ce sont les municipalités qui ont accordé ces octrois et comme ces compagnies de chemins de fer sont très prospères aujourd'hui et font une exploitation rémunératrice, les octrois qu'ils ont reçus de ces municipalités sont, pour ainsi dire, en pure perte. En municipalisant ces services publics, les municipalités, si l'on tient compte des sommes qu'elles ont versées, seraient aujourd'hui virtuellement propriétaires de tous ces services. Sans doute, comme l'ont affirmé certains orateurs, la loi générale autorise le gouvernement à faire des expropriations pour cause d'utilité publique ; cependant, il ne serait guère juste envers la compagnie d'appliquer cette loi. Il serait bien préférable d'insérer cette condition dans la charte même, afin que les capitaliste qui placent leurs fonds dans cette entreprise sachent que le gouvernement pourra toujours exercer le droit consacré dans cet amendement. J'ai l'honneur de proposer l'amendement, avec l'appui de M. Armstrong.

M. JOSEPH E. ARMSTRONG (Lambton-est): M. l'Orateur, il s'agit ici d'un des amendements les plus importants qui ait été proposés au cours de ce débat. On en conviendra, l'amendement constitue une sauvegarde relativement à la direction de nos transports de l'Ouest par la voie du Grand-Tronc-Pacifique et des ports canadiens plutôt que par les ports étrangers. Le gouvernement veut que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique développe les transports par des voies canadiennes ; mais il n'impose pas de peines, si ces transports sont déviés vers des ports étrangers. Cet amendement frappe d'une peine la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, si elle dirige ses transports vers des ports étrangers. Nous ne voulons

pas commettre d'injustice à l'endroit de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. En faisant cette demande au gouvernement, nous nous inspirons des plus chers intérêts du pays. Nous demandons aux représentants du peuple de nous aider à édicter ici une loi qui parera à beaucoup d'embarras, pour l'avenir.

A coup sûr, personne ne désire voir nos transports de l'Ouest dévier vers les ports étrangers. "Le Canada aux Canadiens", voilà notre mot d'ordre. Sauvegardons avec un soin jaloux les droits du pays. N'exposons pas nos transports au danger de dévier vers des voies étrangères. Puisque ce réseau transcontinental doit se construire en grande partie aux frais de l'Etat, nous avons bien le droit de demander que l'exploitation de ce chemin de fer se fasse, dans l'intérêt du pays.

Les députés de la gauche ont présenté 25 amendements au contrat primitif et ces amendements, sans aucune exception, semblent tous favoriser l'intérêt du pays. L'amendement en discussion est un des plus importants, puisqu'il tend à empêcher notre commerce de dévier vers les ports étrangers. Il importe d'élaborer cette disposition si clairement que le premier venu, même s'il est dénué de sens commun, ne puisse se tromper sur l'interprétation à donner à cette proposition. Appelons les choses par leur nom, et faisons en sorte que ce contrat soit rédigé avec tant de clarté que les générations futures ne puissent s'y tromper.

L'article 1er de l'amendement décrète que si la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'exécute pas loyalement les conventions, stipulations et accords contenus dans les articles 41, 42, 43, 44 et 45 du contrat primitif, ou si les transports sont acheminés d'une façon déloyale et injuste vers un port étranger, lorsqu'ils devraient s'effectuer par la voie du Grand-Tronc-Pacifique, vers Saint-Jean et Halifax, alors le gouvernement fédéral aura le droit et le privilège de prendre toute l'entreprise à sa charge. Si je ne me trompe, c'est au bénéfice de nos populations que doit se construire le Grand-Tronc-Pacifique. Il n'est pas un seul député qui oserait voter un seul denier pour la construction de ce réseau, s'il n'était convaincu et s'il n'était en mesure de convaincre ses électeurs que nos transports s'effectueront par des ports canadiens.

L'article 2 autorise le gouvernement à prendre à sa charge le chemin de fer en question, en donnant à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique cinq mois d'avis, et en prouvant législativement que cette compagnie ne se conforme pas aux prescriptions contenues dans les articles ci-haut mentionnés. Les articles 3 et 4 de l'amendement statuent sur la nomination d'arbitres et sur la ligne de conduite qu'ils doivent tenir. L'article 5 se rattache aux devoirs du parlement relativement à la mesure. Chaque article de l'amendement sauvegarde les droits du peu-

ple, sans rien exiger d'injuste à l'endroit de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Le gouvernement, je l'espère, comprendra la justice de notre cause et il favorisera l'adoption de l'amendement en discussion.

L'honorable M. FITZPATRICK : D'après la teneur de cet amendement, le gouvernement, une des parties contractantes, aurait le droit de se livrer à une enquête sur la façon dont la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, l'autre partie contractante, fait son exploitation ; et si le gouvernement, à le suite de cette enquête *ex parte*, juge que la compagnie n'a pas rempli les conditions et stipulations du contrat, il a droit d'entrer en possession du chemin de fer. Ainsi, d'après cet amendement, une des parties contractantes doit s'ériger en interprète de la loi et des obligations consenties par l'autre partie contractante. Est-il un seul député qui voulût souscrire à un marché où figurerait pareille clause, s'il veut sincèrement exécuter la convention ?

M. DANIEL : Est-ce que cette entreprise ne se trouve dans une situation exceptionnelle, puisqu'une des parties contractantes fournit la plus grande partie des fonds affectés à la construction du chemin de fer ?

L'honorable M. FITZPATRICK : L'honorable député confond deux choses parfaitement distinctes et qu'il faut bien se garder de confondre. C'est grâce au crédit de l'Etat et à celui de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique que les fonds seront versés dans l'entreprise. Si l'entreprise aboutit au succès, le gouvernement ne versera pas les fonds, c'est la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique qui le fera. Quand on endosse un billet pour son voisin, afin de l'aider à se procurer des fonds, et que ce voisin fait honneur à son billet, l'endosseur n'a rien à payer. Quelle est le sens de la question posée par l'honorable député ?

M. DANIEL : Si le ministre de la Justice tient à avoir ma réponse, je lui dirai que, relativement à la plus grande partie de ce réseau, c'est l'Etat qui se charge de trouver les fonds voulus pour l'entreprise et d'en payer les frais, tandis que pour l'autre partie du réseau, l'Etat est responsable des trois quarts de son coût.

L'honorable M. FITZPATRICK: Nous construisons, à nos propres frais, la division de l'est et nous en restons propriétaires ; cette partie du réseau ne saurait être expropriée. Quant à la construction de la division occidentale du réseau, elle se fera, grâce à l'initiative et au crédit collectifs du gouvernement et de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et le gouvernement sont les parties intéressées au contrat ; et cet amendement tend à donner au gouvernement le droit de constater et de décider si, oui ou non, la compagnie en question s'est conformé aux prescriptions de la convention. Si le gouvernement, une des parties intéressées à la convention, juge que l'autre partie ne remplit pas les conditions, alors il aura le droit de renvoyer la question à un tribunal d'arbitrage.

M. BENNETT : Le ministre s'en souvient, sans doute, d'après la motion proposée par le député de Simcoe-sud, ainsi que d'après celle que j'ai proposée, le parlement, au préalable, doit fournir les fonds, advenant qu'on ait recours à l'arbitrage. Ainsi, le gouvernement n'est pas la seule partie intéressée, mais le parlement est également intéressé à titre de tribunal d'appel et à titre de bailleur de fonds.

L'honorable M. FITZPATRICK : Il est inutile de chercher à confondre le parlement et le gouvernement. En effet, existe-t-il quelque différence entre les deux termes ? Le gouvernement n'est qu'un comité nommé par le parlement, pour l'expédition des affaires du pays.

M. BENNETT : Sans doute, mais il reste l'intervention du parlement, et il n'est pas tellement dénué du sens de la justice qu'il veuille laisser perpétrer une injustice.

L'honorable M. FITZPATRICK : Pourquoi poser en principe que le gouvernement pourrait commettre une injustice? Je comprends qu'on puisse présenter un amendement comme le précédent puisqu'il implique le droit de propriété de l'Etat en consacrant au contrat même le droit constitutionnel attribué à l'Etat relativement à la reprise de tous les travaux publics. L'honorable député affirme qu'en Angleterre il existe certaines lois autorisant le gouvernement à prendre possession des tramways. L'honorable député le sait sans doute, sous l'administration de sir Robert Peel, le parlement fut saisi d'une loi générale rendue applicable à tous les chemins de fer, autorisant le gouvernement à effectuer leur reprise, vingt ans après la concession de la charte ; mais a-t-on jamais appliqué cette loi? Jamais. Je défie le député d'Hamilton de citer un seul cas.

M. S. BARKER (Hamilton) : Il n'y a pas le moindre doute que certaines municipalités ont racheté certains tramways.

L'honorable M. FITZPATRICK : Non pas sous l'empire de la loi générale.

M. BARKER : Oui, sous l'empire de cette loi. Le comté de Londres peut aujourd'hui racheter les tramways, sous l'empire des dispositions des lois générales.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'honorable député, me semble-t-il, aurait dû comparer l'article 47 avec les articles 41, 42 et 43. Si la compagnie néglige de remplir quelques-unes des obligations du contrat, la question est soumise à un tribunal d'arbitrage, ainsi qu'il est statué.

M. BARKER : Si on fait appel à un tribunal d'arbitrage sous l'empire de l'article 47.

relativement à l'acheminement des transports, et que les arbitres décident contre la compagnie, quelle est la conséquence?

L'honorable M. FITZPATRICK : L'inaccomplissement des stipulations de la convention.

M. BARKER : Voici, par exemple, un marchand dont les marchandises sont acheminées vers Portland au lieu d'Halifax : quels dommages-intérêts devrait-il obtenir?

L'honorable M. FITZPATRICK : Ce n'est pas là ce dont il s'agit. Au point de vue des affaires, l'honorable député consentirait-il à signer une convention qui donnerait à l'autre partie le droit de décider si elle a rempli les conditions du contrat?

M. BARKER : L'honorable député oublie que le premier ministre nous a déclaré que le parlement peut exercer le droit d'expropriation, sans qu'il soit inséré de disposition dans ce sens au contrat. Ainsi, ce n'est nullement augmenter les pouvoirs du gouvernement que d'affirmer qu'il peut exercer ce droit d'expropriation dans certaines circonstances. L'objectif de cet article est de donner aux parties intéressées avis de la chose. Le premier ministre nous dit qu'il n'est pas nécessaire d'insérer pareille disposition dans le traité, et la chose ne saurait faire doute. Il faut que les parties intéressées, à l'époque de la sanction de la charte, comprennent bien que le gouvernement a le droit d'exercer ce pouvoir, et qu'advenant l'inaccomplissement de ces stipulations, le recours laissé au peuple canadien ne consistera pas à demander des dommages-intérêts, mais à enlever à la compagnie son entreprise. Voilà ce que nous voulons.

M. SPROULE : A mon avis, la compagnie se charge de certaines obligations, et advenant qu'elle néglige de les exécuter, alors il n'y aura pas de recours.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je le demande à l'honorable député, peut-on loyalement affirmer qu'il soit juste d'accorder à une des parties contractantes le pouvoir décider si l'autre partie contractante remplit ses obligations?

M. SPROULE : Le gouvernement qui fournit les fonds pour la construction du chemin de fer devrait avoir des droits supérieurs à ceux de la compagnie. En l'absence de toute pénalité décrétée ici, il importe d'attribuer au gouvernement des droits plus étendus que ceux consacrés ici, et voilà à quoi vise l'amendement proposé.

M. LENNOX (Simcoe-sud) : Il s'agit ici d'un contrat de société et l'amendement vise à accorder à l'associé qui a fait la mise de fonds la plus considérable, des droits plus étendus. C'est le pays qui est le principal associé et il devrait avoir le droit de déclarer, par la voix de ses représentants au parlement, si oui ou non, l'autre partie contractante observe les conditions du contrat.

M. BARKER.

Il est prévu au contrat que, dans certaines circonstances, la décision est laissée à l'Exécutif; or, il n'y a rien d'injuste à abandonner aux représentants du peuple au parlement le soin de déclarer la question, puisque le pays est le principal intéressé dans cette affaire. Il ne s'agit pas, comme l'affirme le ministre de la Justice, d'un contrat léonin abandonné à l'interprétation d'une des parties contractantes. Il y a une différence sensible entre le parlement et le gouvernement. Le parlement est censé avoir à cœur les intérêts du pays et il représente la Compagnie du Grand Tronc comme tous les autres citoyens du pays, et ainsi il n'y a rien d'injuste dans cette proposition. Il est assez singulier que le gouvernement use de tant de réticence, quand il s'agit de questions graves et qu'il s'ingénie à soulever des objections puériles, quand il s'agit de question de moindre importance. Le gouvernement n'a pas discuté la question maîtresse, celle qui fait le fond même des amendements qu'on a rejetés ; il a éludé la question, en prétendant que l'Etat possède déjà le droit d'expropriation; mais ce n'est point là ce que nous demandons. Nous voulons faire consacrer certains droits dans le contrat. Nous ne sommes pas encore livrés, pieds et poings liés, à la Compagnie du Grand et nous cherchons à arracher le pays aux griffes de cette compagnie. Le ministre de la Justice dit qu'il ne laissera le député de Toronto-ouest lui échapper. Ce que nous voulons, c'est que le peuple échappe, dans une certaine mesure, au monopole du Grand Tronc, et c'est ce que nous voulons réaliser, en insérant dans le traité l'amendement proposé.

L'amendement est repoussé sur la même division.

M. R. JOHNSTON : Je propose l'ajournement du débat.

On adopte.

Sur motion de sir Wilfrid Laurier, la Chambre lève sa séance à une heure moins cinq minutes du matin, le jeudi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 26 mai 1904.

La Chambre entre en séance à trois heures.

QUESTIONS.

SAISIES DE FICELLE A LIER.

M. CLANCY :

Quels frais ont été payés depuis le 1er janvier 1902, dans chaque cas, par les personnes ou maisons de commerce suivantes en sus des amendes imposées pour la saisie de ficelle à lier :

Wilbur Hutchison, gérant de la "Fairchild Company", Winnipeg ; Alexander D. Naswith, Wawanesa, Manitoba ; Lyttle and Jickling, Carman, Manitoba ; Charles Lunn, Winnipeg ; Blakeman and Scarth, Virden, Manitoba ; E. J. Howes, Moosomin ; A. F. Reinecki, Régina, T.N.-O. ; J. W. Morton, Régina, T.N.-O. ; J. J. Heaslip, Alameda, T.N.-O. ; H. Donaldson, Winnipeg, Manitoba ; Wm Heath, Winnipeg, Manitoba ; W. G. McMahon, Winnipeg, Manitoba ; M. J. Wilson, "Cordage Company", Chatham, Ontario; "International Harvester Company"?

Très honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Autant que je sache, nous n'avons perçu aucun frais dans ces cas-là.

GUERRE DE L'AFRIQUE DU SUD—CANADIENS BLESSES.

M. MONK :

1. Le gouvernement a-t-il l'intention de venir en aide aux Canadiens qui ont reçu des blessures d'un caractère incurable pendant la dernière guerre dans le Sud-Africain ?
2. Dans le cas où telle serait l'intention du gouvernement, quand et comment sera-t-elle mise à exécution ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice) : D'après les conditions d'enrôlement des Canadiens ayant pris part à la guerre sud-africane, des pensions ont été garanties par le gouvernement impérial, et le montant de ces pensions a aussi été fixé par règlements du gouvernement impérial. Autant que nous sachions, les autorités impériales ont rempli leurs obligations à cet égard. En vertu de ces dispositions, on a recueilli au Canada des sommes considérables, qui ont aidé à constituer le fonds, appelé "Fonds Patriotique", destiné à secourir les cas les plus graves. Le gouvernement a ouvert lui-même une enquête afin de se renseigner sur les cas qui méritent une considération spéciale. Nous saurons prochainement à quoi nous en tenir sur tout cela.

LE TARIF DE PREFERENCE.

M. KEMP :

1. A quelles parties de l'empire britannique le tarif de préférence s'applique-t-il ?
2. Quelle a été la valeur totale des articles importés en vertu du tarif de préférence pendant l'année expirée le 30 juin 1903 ?
3. Quelle a été la valeur des articles non imposables importés de pays bénéficiant du tarif de préférence ?
4. Quelle a été la valeur des articles imposables autres que ceux qui ont été importés des pays susdits en vertu du tarif de préférence ?
5. Quelle proportion des articles importés en vertu du tarif de préférence a passé par des ports du Saint-Laurent pendant la saison de navigation ?
6. Quelle proportion a passé par des ports des provinces maritimes ?

L'honorable WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes).

1. (a) Le Royaume-Uni ; (b) les Bermudes; (c) les Antilles anglaises, comprenant les suivantes. Les îles Bahamas, la Jamaïque, les îles Turques, les îles Caicos, les îles Sous-le-Vent (Antigua, Saint-Christophe, Dominique, Montserrat, et les îles de la Vierge), Grenada, Saint-Vincent, Sainte-Lucie, Barbade, Trinidad et Tobago ; (d) la Guyane anglaise, les Indes anglaises ; (e) Ceylan, Etablissements du Détroit, Nouvelle-Zélande.

2. Valeur total des importations bénéficiant du tarif de préférence, pour l'année expirée le 30 juin 1903, $37,614,505.

3. Valeur totale des importations admises en franchise, et venant de pays bénéficiant du tarif de préférence, pour l'année expirée le 30 juin 1903, $18,783,480.

4. Valeur des articles imposables, autres que ceux importés des pays susdits, en vertu du tarif de préférence, durant l'année expirée le 30 juin 1903, $7,224,844.

5 et 6. Il n'a été fait aucune distinction, dans les relevés des douanes, entre les importations bénéficiant du tarif de préférence venues par voie du Saint-Laurent et celles arrivées aux ports des provinces maritimes.

DEMANDES D'INFORMATIONS.

M. HAUGHTON LENNOX : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je me vois forcé de redemander le rapport de la Commission des garde-barrières, que j'ai déjà demandé il y a plus d'un an. Dans le temps, le premier ministre m'avait promis que ce rapport me serait fourni immédiatement, et l'autre jour, quand je suis revenu à la charge, le ministre des Chemins de fer m'a demandé de présenter une motion pour ce rapport, qui était tout prêt, disait-il, et me serait remis immédiatement. Depuis lors, il s'est déjà écoulé trois semaines, ou plus.

M. E. F. CLARKE : Je viens demander au premier ministre de vouloir bien déposer sur le bureau de la Chambre une copie de la commission délivrée au juge Winchester pour l'enquête qu'on projette d'instituer au sujet de l'emploi d'ingénieurs et arpenteurs américains sur le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique.

Sir WILFRID LAURIER : Je le ferai très volontiers.

M. GEORGE TAYLOR. L'honorable ministre de l'Agriculture serait-il assez bon de me faire obtenir le rapport que j'ai demandé il y a quelques semaines au sujet des stations de maturation du fromage à Brockville, à Woodstock, et, je crois aussi, à Sherbrooke ? Quand j'ai fait ma première demande, l'honorable ministre m'a demandé de présenter une motion pour le dépôt du rapport, et il m'a promis que ce rapport me serait remis immédiatement. Mais voilà déjà deux ou trois semaines de cela, et rien n'est encore venu.

L'honorable SYDNEY FISHER : Je compte bien que ce rapport pourra être déposé dès demain.

M. R. L. BORDEN : J'aimerais à savoir si le gouvernement peut nous dire quand nous pouvons nous attendre à recevoir le rapport de la commission instituée pour s'enquérir au sujet d'une certaine concession au Yukon.

Sir WILFRID LAURIER : Nous allons essayer de donner une réponse demain.

M. URIAH WILSON : J'aimerais à savoir quand les circonscriptions qui n'ont pas encore reçu leurs listes électorales peuvent s'attendre à les recevoir. Plusieurs circonscriptions ont ces listes depuis l'année dernière. La circonscription de Lennox n'a pas encore reçu la sienne, et plusieurs autres se trouvent dans le même cas. Je ne vois pas pour quelle raison on chercherait à établir ici de ces sortes de distinctions.

Sir WILFRID LAURIER : J'ai indiqué, il y a de cela quelque temps, quelles étaient les listes qui avaient été reçues et imprimées, et je ne crois pas que mon honorable ami soit au courant de ce que j'ai dit alors. Je vais m'informer pour savoir où on en est avec ces listes, et je communiquerai ces renseignements à mon honorable ami.

M. WILSON : A-t-on l'intention de terminer les listes de l'année dernière qui n'avaient pas été imprimées?

Sir WILFRID LAURIER : Les listes électorales sont imprimées au fur et à mesure qu'elles arrivent.

M. A. C. BELL : Où en est-on avec le rapport demandé le 19 avril, au sujet des permis de circulation délivrés sur l'Intercolonial?

CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre reprend le débat sur la motion de sir Wilfrid Laurier demandant la troisième lecture du bill (n° 72) modifiant l'Acte du chemin de fer National Transcontinental.

M. R. L. BORDEN : Le contrat soumis cette année au parlement, M. l'Orateur, sous sa forme amendée, est d'une nature quelque peu compliquée et extraordinaire. Et bien que nous en discutions les articles depuis déjà longtemps, je crois devoir revenir sur ce qui a déjà été dit et soumettre certaines considérations à la Chambre et au pays. Je le répète, ce nouveau contrat ne laisse pas que d'être peu compliqué, à tel point même que je ne crois pas me tromper en affirmant que très peu de membres du parlement le comprennent parfaitement. Il est possible que le ministre des Chemins de fer ait parfaitement saisi ce contrat, mais, à venir jusqu'à présent, il ne nous en a rien dit et nous ignorons complètement ce qu'il en pense. Plusieurs de ces honorables messieurs de la droite nous ont dit que ces choses-là se décidaient en "caucus," et que toute discussion en cette Chambre était oiseuse et inutile C'est ainsi, par exemple, que s'est exprimé le regretté M. Jamieson, qui a déjà représenté la ville de Winnipeg en cette Chambre, et c'est aussi là le sens qu'il faut attacher aux paroles tout récemment prononcées par l'honorable député de la ville et du comté de Saint-Jean (M. Tucker). Eh bien, M. l'Orateur, ce n'est pas ainsi que je comprends les institutions qui nous ont été données pour nous permettre de gouverner ce pays ; et par conséquent, bien que les articles de ce contrat aient déjà été discutés au long, je désire y revenir pour quelques instants.

J'ai cru remarquer que très peu de membres du gouvernement se rendent peut-être un compte exact de ce contrat, et même ceux qui ont entrepris depuis quatre ou cinq semaines de discuter ce contrat ne me semblent pas être parfaitement au courant des dispositions qu'il renferme. Le très honorable leader du gouvernement nous a dit cette année même—et on peut lire tout cela dans les Débats, pages 2537 et 2538—que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique peut être astreinte à payer 3 pour cent sur le bail de la division de l'Est. En réalité, elle n'est pas même tenue de payer un seul sou.

L'honorable ministre de l'Intérieur nous a dit que les nouvelles dispositions ajoutées au contrat n'engageaient pas le pays à un seul dollar de plus, et l'honorable député d'Annapolis (M. Wade) s'est aussi exprimé dans le même sens. Cependant, ces nouvelles dispositions vont, tout au contraire, nous imposer de lourdes charges, ainsi que la chose a été démontrée jusqu'à l'évidence.

Le ministre de l'Intérieur nous a dit aussi que la Compagnie du Grand Tronc était tenue, par les termes de ce contrat, de fournir le capital d'exploitation et les améliorations permanentes nécessaires. En réalité, ce contrat n'oblige la Compagnie du Grand Tronc à rien de ce genre.

Je viens de chercher à démontrer que même les membres du gouvernement qui ont donné à cette mesure une attention spéciale n'en saisissent pas toujours bien les dispositions. Je veux maintenant analyser ce projet, afin de voir si ses conséquences seront vraiment celles que nous a exposées le très honorable premier ministre, quand il nous a soumis cette mesure l'année dernière. Ce qu'il s'est proposé, c'est la construction d'un chemin de fer national transcontinental d'un océan à l'autre, sur territoire entièrement canadien, et cela surtout pour la raison—on nous en a beaucoup parlé l'année dernière, mais très peu depuis—que nous étions à tout moment exposés à voir les Américains abolir le privilège de transit.

Comment le gouvernement se propose-t-il d'atteindre cet objet? En premier lieu, c'est le pays qui construira la partie la plus ingrate du chemin, soit environ 1,900 milles de Winnipeg à Moncton, au coût de pas moins de $76,000,000. Cela fait, nous passerons ce chemin à titre gracieux au Grand-Tronc-Pacifique, pour dix ans, sans intérêt ni loyer.

Nous louerons ensuite ce même chemin au Grand-Tronc-Pacifique pour quarante autres années à un loyer de 3 pour cent, ce qui sera probablement moins que l'intérêt que le gouvernement aura lui-même à payer sur les frais de construction. Et bien que nous ayons demandé au gouvernement d'amender cette disposition de telle sorte que nous puissions recevoir, sous forme de loyer, au moins autant que ce que nous payons en intérêt, cet amendement a été rejeté.

On se propose ensuite d'accorder des droits de libre parcours au Grand-Tronc-Pacifique durant cinquante autres années sur la division de l'Est. En d'autres termes, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique aura un bail ou des droits de libre parcours, sur la division de l'Est, durant au moins cent ans.

En second lieu, le gouvernement installe en propriétaire le Grand Tronc sur tous les points terminaux de la division de l'est, ce qui équivaut à dire que le gouvernement devra éventuellement se prêter à toutes les concessions que le Grand-Tronc-Pacifique pourra exiger à l'expiration du bail. On permet aussi au Grand-Tronc-Pacifique de construire des embranchements, à partir de la division de l'est jusqu'aux points stratégiques les plus importants, puis de garder ceux de ces embranchements qui seront les plus profitables et de forcer le gouvernement à acheter les autres.

Il s'ensuit donc qu'on est apparemment tombé d'accord—si nous en jugeons d'après les paroles de sir Charles Rivers-Wilson et de M. Hays, prononcées à l'assemblée des actionnaires du Grand Tronc—pour subventionner des embranchements, à partir de la division de l'est jusqu'à Port-Arthur et North-Bay, bien que le premier ministre ait admis que le trafic acheminé vers North-Bay devra nécessairement ensuite être dirigé sur Portland. Puis le gouvernement refuse d'imposer au Grand Tronc les restrictions nécessaires pour empêcher cette compagnie de diriger son trafic de l'Ouest sur Portland. On a déjà attiré là-dessus, à diverses reprises, l'attention du gouvernement. Nous avons présenté plusieurs amendements successifs pour demander d'imposer au Grand Tronc les mêmes restrictions qu'on juge si importantes quand il s'agit du Grand-Tronc-Pacifique, et chaque fois, pour une raison ou pour une autre, nos amendements ont été rejetés.

Le gouvernement a encore refusé de prendre en mains les pouvoirs nécessaires pour empêcher le Grand Tronc de répartir injustement les tarifs entre son réseau et le réseau du Grand-Tronc-Pacifique.

Puis il a rédigé ce contrat de telle sorte que la Compagnie du Grand Tronc peut acquérir, détenir et utiliser des stations terminus, de façon à avoir le gouvernement à sa merci à l'expiration du bail.

Le gouvernement a encore laissé la Compagnie du Grand Tronc libre de faire passer le trafic canadien d'exportation, soit par North-Bay, les ports des lacs ou Chicago, jusqu'à ses têtes de lignes des Etats-Unis. Tout cela ne saurait faire l'ombre d'un doute, et personne ne pourrait le nier. Nous avons, pour cela, les déclarations ou plutôt les admissions des ministres de la Couronne.

Le gouvernement a encore permis au Grand Tronc d'activer les explorations de North-Bay à Winnipeg, dans le but de construire au plus tôt cette partie de la ligne, afin qu'il puisse s'établir un courant de trafic au détriment de la division de l'est et du pays, et surtout au détriment des ports maritimes du Canada.

Je dois dire que le très honorable premier ministre s'est parfois montré d'une extrême franchise au sujet de ce contrat. Par exemple, à la page 1652 des " Débats ", il nous fait dire ce qui suit :

> Nous ne pouvons appuyer votre projet ; vous devriez adopter le nôtre, dont l'effet serait d'amener le tarif de Winnipeg à North-Bay——

Puis, il ajoute :

> —d'où il prendrait certainement la route de Portland.

Plus loin, il dit encore .

> Pour ma part, j'ai lu son discours——

Il parle ici de moi-même.

> —je l'ai lu avec soin, et je dois dire—il peut y avoir de ma faute et je serais heureux qu'on vînt me dessiller les yeux—que s'il peut nous expliquer comment il pourra envoyer jusqu'à Saint-Jean et Halifax, par voie du Grand Tronc, le trafic venu de l'Ouest jusqu'à North-Bay, je ne demande pas mieux que d'être convaincu.

J'ai promis à mon très honorable ami de lui donner une réponse, et c'est ce que je vais faire maintenant. Ce trafic, qui nous arrive de l'ouest des grands lacs jusqu'à North-Bay, peut être transporté jusqu'aux ports nationaux du Canada sur le Saint-Laurent, ou dans la Nouvelle-Ecosse ou le Nouveau-Brunswick, en prolongeant l'Intercolonial à l'ouest de North-Bay. De cette façon, et de cette façon seulement, je crois, pourrons-nous assurer le transport du trafic jusqu'à nos ports du Saint-Laurent ou des provinces maritimes. Mais si le très honorable premier ministre croit que le trafic transporté à North-Bay doive assurément aller à Portland, comment se fait-il donc qu'il autorise le Grand Tronc à construire une ligne jusqu'à North-Bay. Comment se fait-il, encore, qu'il n'a jamais relevé la déclaration faite il y a deux mois par le président de la Compagnie du Grand Tronc que cette ligne serait subventionnée à la fois par le gouvernement fédéral et par le gouvernement de la province d'Ontario ? Si cette ligne de North-Bay doit causer tant de dommages à notre commerce, comment se fait-il que le gouvernement se soit mis en tête, non seulement d'autoriser la construction de cette ligne, mais en outre de la subventionner largement ?

Mon opinion se trouve ici corroborée de façon très concluante par certaines déclara-

tions—non pas très récentes, il est vrai—de mon honorable ami de Hants (M. Russell). En effet, bien que cet honorable député ne se soit pas prononcé cette année aussi énergiquement que dans le passé en faveur du principe de la nationalisation de nos chemins de fer, cependant, il y a eu un temps, qui n'est pas après tout si éloigné, où il croyait que la prospérité de nos ports des provinces maritimes était indissolublement liée au prolongement de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne. Je dois ajouter que plusieurs de ces messieurs qui autrefois allaient jusqu'à risquer leur avenir politique en faveur de la nationalisation, observent maintenant en cette Chambre, à ce sujet, un silence pour le moins étrange. Même, qui le croirait ! la seule réponse qu'on donne aux honorables députés de la gauche qui invoquent cette politique, c'est que ceux-ci ne peuvent pas être sincères. Eh bien, s'il faut parler de sincérité, on serait plutôt porté à croire que le reproche appartient à ces honorables messieurs de la droite qui, il n'y a pas bien longtemps encore, nous faisaient de si belles professions de foi, et qui doivent aujourd'hui refouler ces mêmes professions de foi devant l'impitoyable discipline de parti qui leur fait une loi de se taire. Je ne crois pas qu'aucun de ces messieurs, surtout ceux qui ont été élus comme soi-disant indépendants, devrait jamais venir nous reparler de sincérité, et ils feraient bien, je crois, de tenter de se mettre là-dessus en règle avec leur propre conscience avant d'essayer de nous en imposer de la sorte.

Mais j'en reviens à mon honorable ami de Hants, qui a beaucoup étudié, je crois, la chose des chemins de fer. Il me permettra de venir lui rafraîchir la mémoire, à propos de ce qu'il pensait autrefois. Mon honorable ami peut avoir oublié une certaine lettre qu'il a écrite à l'éditeur du "Globe" de Toronto, et qui a été publiée dans ce journal le 11 janvier 1899. J'attache une certaine importance à ses remarques parce qu'il représentait, dans le temps, la circonscription d'Halifax, et qu'il parlait au point de vue maritime, et surtout au point de vue des intérêts du port d'Halifax. Je ne citerai qu'une partie de sa lettre :

> J'espère bien que s'il se présente quelque possibilité d'en arriver à ces fins, le gouvernement ne laissera pas échapper cette occasion.

Ce dont il s'agissait ici, c'était du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne.

> Le prolongement jusqu'à Montréal devait naturellement se faire, à la suite de l'achat de la section entre Lévis et la Rivière-du-Loup, et le prolongement jusqu'aux Grands Lacs ne serait que la conséquence également logique de tout ce qui a déjà été fait.

Je crois que mon honorable ami (M. Russell) n'a pas manifesté, cette année, une grande confiance dans la nationalisation de nos chemins de fer. Il a même émis l'avis qu'on ne peut pas réellement être sincère quand on exprime l'opinion que la nationalisation peut avoir des avantages. Il croit que les députés de la gauche de cette Chambre, qui se sont jusqu'à un certain point prononcés en faveur de cette politique, ne l'ont fait que parce qu'ils n'avaient pas suffisamment étudié la question. Cependant, il est tellement sûr de lui-même qu'il croit fermement qu'il pouvait, il y a cinq ans, se faire le défenseur de cette politique, tout en affirmant que ceux qui ont étudié cette question depuis cinq ans ne sont pas en mesure de se prononcer là-dessus. Comme on voit, ce n'est certes pas la modestie qui est son péché mignon. Mais voyons ce qu'il dit :

> C'est ressentir une très noble ambition que de prétendre que le plat toujours grossissant du commerce du Canada ne doit pas toujours indéfiniment continuer à enrichir les villes de l'étranger.

Mon honorable ami était alors animé d'un beau feu patriotique. Ses sympathies allaient à nos ports de mer, c'est-à-dire à ces ports des provinces maritimes dont il s'est aujourd'hui si étrangement désintéressé. Il dit encore :

> Si nous voulons rester à la hauteur de la tâche que nous avons assumée, il arrivera certainement un jour où l'Intercolonial transportera tout le long de l'année les produits de l'Ouest jusqu'à un port canadien, à destination de l'Europe——
>
> M. Blair a expliqué il y a quelques jours à la chambre de commerce d'Halifax combien il était improbable que le Grand Tronc ou le Pacifique passerait à l'Intercolonial, à Montréal, une partie tant soit peu considérable du trafic recueilli sur ces deux chemins de fer. Le grain transporté jusqu'à Montréal par le Pacifique, et qui ne serait pas expédié de Montréal, poursuivra sa route par le Pacifique jusqu'au terminus de Saint-Jean ; et le trafic du Grand Tronc devra, dans les mêmes circonstances, se rendre jusqu'au terminus de Portland. L'Intercolonial est fatalement destiné à n'occuper, pour ce grand trafic de l'Ouest, qu'un rang secondaire, à moins qu'il ne puisse s'assurer des raccordements qui le feront arriver au cœur des grandes régions de distribution de l'ouest. Alors seulement l'Intercolonial sera en mesure de pouvoir lutter à armes égales avec ces concurrents pour prendre sa part du trafic du transport du grain.

Je recommande maintenant le passage suivant à l'attention de mon honorable ami de Hants, et de ces messieurs de la droite qui ont déjà tourné en dérision l'idée de faire acheter par l'Etat le Canada Atlantique. Ce passage se lit comme suit :

> Si quelqu'un a quelque chose de mieux à nous conseiller, pour en arriver à ces fins, que l'achat de la route de Parry-Sound, je lui laisse volontiers la parole.

Mon honorable ami n'a pas apparemment trouvé personne pour le prendre au mot, et c'est pourquoi il a entrepris lui-même de

démontrer que tout ce qu'il a dit autrefois à ce sujet, et qui alors lui paraissait si sage, n'était pourtant que pure folie. Voici ce qu'il a dit encore :

Donnez-nous une route directe jusqu'aux centres de distribution de grain de l'Ouest, et le Canada va cesser d'être l'esclave d'une compagnie passant en territoire étranger, et il va cesser aussi de payer tribut aux ports de l'étranger. Pour la première fois, dans notre histoire, nous nous trouverons avoir une route entièrement canadienne pour le transport des produits du Dominion jusqu'aux grands marchés du monde.

Mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) a cependant développé là-desus une théorie qui ne manque pas d'intérêt, et sur laquelle je vais m'arrêter pour quelques instants. Il s'est ainsi exprimé devant cette Chambre, au cours de cette session même, ainsi qu'on peut voir aux pages 2535 et 2536 des Débats :

Nous ne pouvons défaire tout ce qui a été fait par le passé. On a fait de Portland le terminus d'hiver de la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc. Je ne m'attends pas que cette compagnie abandonne ce qu'elle a. Je m'attends, au contraire, que Portland serve au Grand Tronc de port d'hiver pour le commerce qu'il a maintenant. Mais je m'attends que le commerce de l'avenir qui devra être recueilli dans l'Ouest par le Grand-Tronc soit transporté à quelque port canadien sur les rives de l'Atlantique. Dans tous les cas, c'est là notre programme.

Cela peut être la politique du très honorable premier ministre, et cela peut être aussi son sincère désir, mais ces honorables messieurs de la droite pourraient-ils vraiment nous expliquer comment le trafic actuellement recueilli par le Grand Tronc puisse se rendre à Portland et être en même temps transporté jusqu'à nos ports de l'Atlantique ? C'est là une chose qu'il m'est impossible, quand à moi, de comprendre. Laissez-moi vous dire qu'on ne peut pas trouver une seule trace de cette invention dans les discours prononcés à l'assemblée des actionnaires du Grand Tronc. Au contraire, sir Charles Rivers-Wilson et M. Hays nous ont dit fort clairement qu'ils entendent bien diriger le trafic qui leur viendra par la voie des Grands Lacs de la même manière qu'ils dirigent celui qu'ils ont actuellement. Ils n'ont pas dit un seul mot pouvant nous laisser entendre qu'ils entendaient changer de ligne de conduite. Le trafic qui leur vient actuellement de l'Ouest est dirigé sur Portland. Ils lui font traverser les Grands Lacs, puis leur chemin de fer prend ce trafic à certains ports de ces lacs et le transporte jusqu'à Portland, qui est le terminus d'hiver. Comment faire la distinction entre le trafic recueilli actuellement et celui recueilli à l'avenir, et comment peut-on s'imaginer un seul instant que tout nouveau trafic venant de l'Ouest à la Compagnie du Grand Tronc puisse être transporté à un autre terminus que celui que cete compagnie possède actuellement ? Cela serait le comble de l'absurdité. Le Grand Tronc dirige actuellement sur Portland le trafic qui lui arrive de l'Ouest, et ce sera aussi vers Portland que se dirigera à l'avenir tout le trafic de l'Ouest venant par voie du Grand-Tronc-Pacifique. Je mets mon honorable ami au défi de m'indiquer une seule raison pouvant nous faire croire que M. Hays dirigera vers les ports maritimes du Canada le trafic qui lui viendra par voie des lacs ou à North-Bay.

Même, le trafic transporté actuellement par le Grand Tronc n'est pas destiné à l'Intercolonial, en vertu d'un arrangement dont nous avons beaucoup entendu parler autrefois, et l'on ne peut donc pas dire que ce trafic est dirigé vers les ports maritimes du Canada.

Il est facile de voir comment il sera plus profitable au Grand Tronc de faire passer son trafic. Trois membres du gouvernement nous ont déjà fait là-dessus des révélations intéressantes, et je crois que tous ceux qui savent comment sont constituées les corporations de chemins de fer n'hésiteront pas un seul instant à admettre que ces compagnies ne se laissent guider, en matière de transport de trafic, que par leur propre intérêt. Ces compagnies emploient la route qui leur est la plus profitable, et elles exerceront toute leur influence en faveur d'une route de ce genre. Cela ne peut faire aucun doute. J'ai déjà eu une discussion sur ce point. Mon honorable ami le ministre de la Justice s'est montré ici très franc. Il s'est exprimé ainsi :

Notre principal concurrent, sur le marché anglais est l'oncle Sam, et durant six mois de l'année, je dirai même sept mois, c'est à ce concurrent que nous devons nous adresser afin de trouver un débouché pour arriver au marché de la Grande-Bretagne.

Le ministre de la Justice a alors tenu si peu compte de nos ports des provinces maritimes qu'il a déclaré que nous n'avions pas de port d'hiver au Canada, et que le trafic devait en conséquence se rendre à Portland. Je dois lui rappeler que nos provinces maritimes contiennent quelques-uns des meilleurs ports du monde, et que ces ports sont ouverts toute l'année, et peuvent être utilisés toute l'année, pour peu que le gouvernement juge à propos de les mettre à contribution. L'honorable ministre de la Justice a ajouté :

Est-ce là agir sagement ou prudemment ? Comment pourrait-on sortir de Montréal, en hiver, si ce n'est par voie de Portland, Boston ou New-York ?

Je lui répète que cela peut se faire en utilisant Halifax, Saint-Jean, Sydney et une demi-douzaine d'autres ports. Il a dit encore:

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Comment prétendre qu'Halifax puisse lutter avec Portland ? La distance en est pour ainsi dire deux fois plus considérable.

M. BROCK : Pourquoi parler ainsi ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mais, c'est bien simple. Pouvons-nous ignorer la géographie du pays ? Pouvons-nous fermer les yeux

à l'évidence ? Quel est le commerce de Montréal qui va à Halifax? Quelle quantité de grain a-t-on transportée de Montréal à Halifax ou à Saint-Jean? Quelle est la quantité de produits alimentaires qui a pris cette voie? Toujours c'est Portland, Boston ou New-York qui l'ont emporté. Ce que Portland est au Grand Tronc, Boston est destiné à le devenir pour le Pacifique Canadien.

C'est là l'avis exprimé par le ministre de la Justice. Il ne se gêne pas de dire que les ports des provinces maritimes ne sont que des quantités négligeables. Pour ce qui est des conditions actuelles du trafic je ne crois pas qu'il soit bien informé au sujet de Saint Jean, parce que le Pacifique a fait passer plus de trafic que jamais à Saint-Jean l'année dernière. Je crois que le gros de son trafic s'est rendu là. Le ministre des Finances s'est à son tour exprimé comme suit :

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils pourraient l'acheminer vers Portland, s'ils étaient libres de le faire ; mais ce contrat les oblige à accorder le même tarif à Saint-Jean ou Halifax qu'à Portland.

M. BORDEN : Le tarif sera le même, mais leur intérêt n'en est pas moins d'acheminer leurs transports sur Portland.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a aucun doute qu'ils feraient plus d'argent en allant à Portland, mais nous ne leur permettrons pas de se rendre là.

M. BORDEN : Quelle est la restriction qui va les en empêcher ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est que le tarif canadien ne sera pas plus élevé que le tarif américain. Pour le reste, nous nous en rapportons au patriotisme de l'expéditeur canadien, qui préférera envoyer ses produits par un port du Canada quand cela ne lui coûtera pas plus cher.

Or, j'ai cité cela dans le but de démontrer que les ministres de la couronne ne sont pas tout à fait d'accord avec eux. L'honorable ministre des Finances compte sur le résultat final, sur le patriotisme de l'expéditeur canadien.

L'honorable M. FIELDING : A prix égaux

M. R. L. BORDEN : A prix égaux. Nous allons voir dans un instant ce que l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) en pense. A prix égaux, l'honorable ministre de l'Intérieur compte sur le patriotisme de l'expéditeur canadien, de sorte qu'en fin de compte le pays dépense, ou du moins contracte des obligations jusqu'à concurrence de $150,000,000 ou $170,000,000 pour obtenir des prix égaux jusqu'à Portland et il compte sur le patriotisme de l'expéditeur canadien pour contrecarrer l'influence et la gestion du Grand Tronc. Eh bien, il semblerait que lorsque l'on a affaire à une grande compagnie de chemin de fer comme la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc, qui est toujours prête à consulter son propre intérêt, le gouvernement devrait être porté, en pareilles circonstances, à ne pas compter uniquement sur le patriotisme de l'expéditeur canadien, lequel songe plus, je suppose, au moyen économique de transporter ses produits qu'il ne songe à autre chose, mais plutôt à imposer certaines stipulations et conditions à cette grande compagnie de chemin de fer dont le terminus est en pays étranger, et à suppléer au patriotisme de l'expéditeur canadien en empêchant la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc de tenter de détourner le trafic vers son propre port étranger. Mais comment l'honorable ministre envisage-t-il cette question ? Il dit :

Si le chemin de fer que nous nous proposons de construire de Winnipeg à Québec et de Québec à Moncton ne permettait pas à la compagnie exploitant ce chemin d'effectuer ses transports sur Québec et sur les ports maritimes plus économiquement qu'ils ne pourraient l'être vers le sud dans la partie la plus ancienne du Canada, et de là à Portland, je n'espérerais pas que ce pût être atteint, je n'espérerais pas que l'entreprise pût obtenir l'adhésion du parlement du Canada.

Nous voyons donc d'abord le ministre des Finances admettant que le trafic peut être dirigé d'une façon plus profitable par la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc, vers Portland, puis nous entendons le ministre nous dire que si le transport ne peut pas être effectué plus économiquement en passant par nos ports des provinces maritimes, ce con trat ne lui inspire pas beaucoup de confiance. Mettez ces deux choses en regard, et voyez quelle est la situation du gouvernement. Le gouvernement se trouve dans cette situation qu'il préconise une mesure qui, d'après les conclusions tirées par le gouvernement, s'il faut en croire les déclarations de ces deux ministres de la Couronne, doit inévitablement continuer à diriger nos transports vers Portland à l'avenir comme par le passé. Rappelons-nous que le Grand Tronc a un actif d'une grande valeur dans les Etats-Unis d'Amérique, qu'il a des installations considérables à Chicago et à Portland. Ces têtes de ligne seront plus importantes pour lui que le loyer de la division de l'Est. Sur le capital placé dans ces têtes de ligne, la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc doit gagner des dividendes, et nonobstant le fait qu'elle est censée payer un loyer pour la division de l'Est, j'ose affirmer que le capital placé sur ces têtes de ligne aux Etats-Unis sera plus important pour elle que le loyer de cette division de l'Est. Je ne sais ce que cela veut dire mais c'est un fait significatif que lorsque le président de la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc exposait ce projet à ses actionnaires, et lorsqu'il citait les obligations annuelles de la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc en vertu du projet en question, lesquelles obligations ne devaient pas entrer en vigueur avant, je crois qu'il a dit 18 ans, et devaient s'élever à environ £118,000 par année, il n'a pas dit un seul mot au sujet du paiement d'un loyer pour la divison de l'Est, sauf une allusion incidente à ce sujet dans la première partie de son discours.

Nous constatons qu'il a parlé de tout le reste, mais pas un mot au sujet du loyer de la division est. La Compagnie du chemin de fer Grand Tronc peut, au moyen d'une répartition des prix de transport, donner une valeur arbitraire à ses installations terminales de Portland et rendre la division de l'est absolument impropre à donner des profits. Rappelons-nous ce qui pourrait arriver en pareil cas. Le paragraphe 1er de la convention primitive dit que les prix de transport peuvent être répartie selon la "pratique ordinaire." Des gens qui font autorité en la matière m'informent que la pratique ordinaire des compagnies de chemins de fer permettrait à la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc, et avec quelque semblant de raison, d'attribuer une valeur arbitraire à sa tête de ligne de Portland et, par ce moyen, de rendre la division de l'est absolument impropre à donner des profits, et alors la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc, ou la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, comme on voudra bien l'appeler dans le moment, pourrait s'adresser au gouvernement, et grâce à la même influence que celle qui lui a procuré ces concessions, obtenir du gouvernement soit l'exemption du paiement de ce loyer, soit une nouvelle convention au sujet des conditions auxquelles elle devrait continuer à exploiter le chemin.

Maintenant, examinons un peu le contrat proposé par le gouvernement en tant qu'il intéresse la division de l'ouest. Des comparaisons ont été faites—par ceux qui, je le suppose, n'avaient pas de meilleur argument—entre la proposition qui est maintenant soumise à la compagnie et la convention qui a été conclue avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique il y a vingt-trois ans. On nous parle de la concession de terres, on nous parle de la subvention en argent, mais je ne me rappelle pas que quelqu'un des honorables membres de la droite qui ont discuté la question se soit jamais rappelé que leurs propres amis politiques, le gouvernement de feu l'honorable Alexander Mackenzie, ont fait à toute personne ou compagnie disposée à entreprendre la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique une offre meilleure que celle qui a été éventuellement acceptée. Rappelons-nous cela d'abord, et rappelons-nous que les territoires du Nord-Ouest du Canada étaient alors dans des conditions absolument différentes de ce qu'elles sont aujourd'hui. Pas un de ces honorables députés qui aujourd'hui parlent si hautement des ressources et du développement du Nord-Ouest n'avait alors la moindre confiance en l'avenir de cette région. L'honorable ministre des Finances n'y avait aucune confiance. Il dit maintenant qu'il a une grande confiance en cet avenir. Le très honorable chef du gouvernement (sir Wilfrid Laurier) n'a pas, que je sache, manifesté alors la moindre confiance en l'avenir de cette région. Nous avons alors entendu ces honorables députés dénigrer cette région, et maintenant que cette région a été développée grâce au programme qu'ils condamnaient alors, ils osent établir une comparaison entre les conditions que nous avons alors accordées à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et les conditions qui sont maintenant offertes à la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc. Est-ce que les honorables députés qui se servent de cet argument ne partagent pas l'opinion de l'honorable ministre de l'Intérieur et de l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher), lesquels, au cours de la dernière session ont démontré en termes éloquents que les conditions maintenant offertes à la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc sont peut-être les plus avantageuses qui aient jamais été offertes dans le monde entier en matière de chemins de fer ? Ne se rappellent-ils pas que le Nord-Ouest a été développé, que sa valeur a été constatée, que la valeur de cet actif est maintenant appréciée par le peuple canadien, et même par la population des autres pays, et que c'est maintenant dans des conditions absolument différentes que nous sommes invités à conclure un marché avec cette compagnie qui se propose de construire un voie ferrée dans les territoires du Nord-Ouest du Canada ? Rappelons-nous que cette compagnie de chemin de fer qu'ils ont décriée autrefois, qui, disaient-ils, ne pourrait pas payer la graisse employée à lubrifier ses essieux, cette compagnie de chemin de fer qui, disaient-ils, proposait de construire une voie ferrée à travers une région qui n'était propre qu'à servir de repaire aux ours et autres animaux sauvages, donne maintenant des profits annuels à ses actionnaires sous forme de recettes qui s'élèvent à plus de quinze millions. Les conditions sont tellement différentes qu'ils font une comparaison absurde entre cette proposition et celle qui a été faite à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique il y a vingt-trois ans.

Qu'est-ce que le gouvernement se propose de faire pour la Compagnie du Grand Tronc ? En premier lieu, rappelons-nous toujours qu'en préparant ce projet la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc a fait preuve d'une habileté et d'une finesse qui n'ont jamais été surpassées auparavant. La Compagnie du chemin de fer Grand Tronc ne s'est pas chargée elle-même de ce projet sous son propre nom. Elle a eu grand soin d'organiser, comme son président l'a dit, une compagnie subsidiaire ; elle trouve en cela cet avantage que la compagnie subsidiaire, dans laquelle aucun capital ne sera placé apparemment, fera tous les contrats et assumera toutes les responsabilités, qu'elle pourra très facilement et très lestement éluder, tandis que la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc retirera tous les avantages et tous les profits,

sans être le moins du monde liée par les obligations du contrat grâce à la direction qu'elle aura des affaires de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et grâce à la possession du capital-actions ordinaire, qu'elle recevra à sa valeur nominale et dont elle disopsera sans aucun doute en faisant un profit très considérable. La Compagnie du chemin de fer Grand Tronc, en ce qui concerne ce projet, occupe donc une position enviable qui lui assure tous les avantages et tous les profits et qui l'exempte de toutes les responsabilités et de tous les désavantages.

Eh bien, en nous plaçant d'abord à ce point de vue—qui est très avantageux pour la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc—voyons ce que le gouvernement se propose de faire. En premier lieu, il se propose de garantir les trois quarts du coût de 1,000 milles de la section des prairies. En second lieu, il se propose de garantir les trois quarts du coût, quel qu'il soit, de la section des montagnes. En troisième lieu, il se propose de payer l'intérêt durant sept ans sur les obligations que le gouvernement garantit au sujet de la section des montagnes. En quatrième lieu, il se propose de permettre que l'intérêt pour trois autres années sur les obligations garanties au sujet de la section des montagnes soit capitalisé et ajouté au principal. Puis, sur ces sommes qui doivent être avancées par le gouvernement durant une période de sept ans, le gouvernement n'exige aucun intérêt de la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc ; mais durant une période de quarante ou cinquante ans cet intérêt court jusqu'à ce que les obligations soient éventuellement payées. De plus, le gouvernement consent à parfaire l'émission des obligations sur toute la division de l'ouest au cas où les obligations seraient vendues au-dessous du pair ; et de cette manière, en vertu de la convention modifiée, il augmente considérablement le passif du pays.

Mais ce n'est pas tout, bien que l'on soit naturellement porté à supposer que c'est déjà bien assez. Le gouvernement s'engage de plus à payer quatre ans et demi d'intérêt sur les obligations garanties par le gouvernement pour toute la division de l'ouest et à faire cette avance sans intérêt pour une période d'environ quarante-cinq ans. De sorte que, en ajoutant tout cela ensemble, il est facile de voir que la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc fait certainement une excellente affaire en ce qui concerne la division de l'ouest. Ce paiement, de la part du gouvernement, de quatre ans et demi d'intérêt est permis parce que cela découlera logiquement et naturellement des conditions du contrat. Il n'y a pas de déchéance, et le gouvernement ne peut entrer en possession avant que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique ait été en défaut depuis cinq ans. Et il est facile de voir que le Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique laissera l'intérêt en souffrance durant quatre ans et demi et après cela verra à ce qu'elle ne soit pas en défaut. Ainsi le gouvernement aura fait une avance de quatre ans et demi d'intérêt pour laquelle il ne recevra absolument rien en retour avant que la période de cinquante ans soit expirée.

Que voit-on ensuite ? Autrefois, nous avions la garantie d'une hypothèque. Maintenant, nous n'avons plus d'hypothèque. Nous avons tout simplement ce qui était autrefois une hypothèque et ce qui est réduit à la garantie d'une dette ordinaire. Nous avions autrefois une première hypothèque tandis que la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc avait une deuxième hypothèque. Maintenant la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc est placée sur un pied d'égalité absolue avec l'Etat, parce que, lorsque le gouvernement entrera en possession et lorsque l'intérêt sur les obligations devra être payé à même les recettes du chemin, les obligations de la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc participeront proportionnellement avec les obligations garanties par l'hypothèque du pays. Il faut se rappeler qu'en examinant cet aspect de la question je reste peut être au-dessous de la vérité, car, de fait, les obligations de la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc seront dans une situation meilleure que celles qui ont été garanties par l'Etat, pour la raison qu'il n'y a pas de restriction sur la procédure en confiscation instituée par la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc ; et la Compagnie du Grand Tronc, grâce au contrôle qu'elle exerce sur la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, peut toujours faire en sorte que les recettes de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique soient appliquées au paiement de l'intérêt sur les obligations garanties par la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc, et non au paiement de l'intérêt sur les obligations garanties par le pays. De sorte que, de fait, bien qu'ostensiblement les obligations soient placées sur un pied d'égalité, en réalité et en pratique, la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc sera dans une situation meilleure que celle du gouvernement du pays en ce qui concerne le paiement de l'intérêt.

Le gouvernement n'a maintenant aucun droit de confication. Au lieu de la confiscation et du titre résultant de la déchéance qu'il pouvait prononcer autrefois, il n'a plus qu'un droit d'inscription. Ceci, au lieu d'être un avantage est une responsabilité, car ce droit ne sera exercé qu'en cas de défaut. Ce défaut ne peut se produire qu'en temps de gêne, et lorsque cette période de gêne se produira, le gouvernement entrant en possession sera obligé de voir à ce que le chemin soit entretenu et exploité. De sorte que, le droit de confiscation ayant été abandonné, le gouvernement n'a pas de remède effectif avant qu'il se soit écoulé cinquante

ans à partir de la date de l'émission des obligations.

Il n'obtient aucun droit de parcours sur la division de l'ouest avant l'expiration de cinquante ans, bien qu'il concède à la compagnie ces droits de libre parcours sur la division de l'est. Il assume plus des trois quarts de toutes les obligations nécessaires pour construire le chemin depuis Winnipeg jusqu'au littoral, mais n'obtient aucune compensation en retour. Il permet au Grand Tronc d'obtenir, moyennant une contribution très modérée, $25,000,000 du capital-actions ordinaire de la Compagnie du Pacifique, tandis que le gouvernement, pour une contribution trois fois, même dix fois plus considérable, n'obtient pas un dollar d'actions ordinaires, bien que, de fait, on ne forcera la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc à accepter que $25,000,000 en retour pour ce qu'il appelle son appui, cet appui étant représenté par le dépôt de $5,000,000 qui, au dire du président de la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc, ne coûtera pas un sou à la compagnie, et par la garantie d'un quart des obligations de la division de l'ouest, lesquelles sont garanties par une hypothèque sur le chemin, et mises sur un pied de parfaite égalité avec les obligations du gouvernement. Enfin, le gouvernement en retour pour tout cela n'obtient pas un contrôle des prix de transport supérieur à celui qui est créé par les lois générales du pays. De sorte que, comme je l'ai déjà dit, il n'y a absolument aucun avantage en retour qui puisse être proportionné en vue de l'aide énorme que le pays donne à la construction de cette voie ferrée.

Maintenant, M. l'Orateur, c'est une question intéressante que de se demander pourquoi le gouvernement actuel, ayant fait l'an dernier ce que le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) appelait un marché avantageux, équitable non seulement pour le peuple du Canada, mais aussi pour la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc, après que ce contrat eut été parfaitement compris par les messieurs représentant cette compagnie, et après que l'on eut annoncé au peuple de ce pays, plusieurs mois après la prorogation du parlement, que ce contrat serait mis à exécution—c'est une question intéressante, dis-je, que de savoir pourquoi ces concessions ont été faites. Une chose est absolument certaine, et c'est que le gouvernement ne les a pas faites volontairement. Il nous l'a dit lui-même. J'ai sous la main le langage dont il s'est servi, mais je ne fatiguerai pas la Chambre en le citant. Le ministre des Finances, le ministre des Douanes, le ministre de l'Intérieur ont tous trois déclaré que le gouvernement aurait préféré les termes du contrat tel qu'approuvé l'an dernier, mais qu'ils ne pouvaient adhérer aux termes de ce contrat. Ils ne pouvaient y adhérer parce que la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc ne leur permettait pas de le faire.

Le gouvernement prend une attitude quelque peu suppliante au sujet de ce contrat modifié. Il dit : Ne nous blâmez pas ; nous ne voulions pas faire ces concessions ; nous préférions le contrat tel qu'il était ; c'était un contrat équitable, mais la Compagnie du Grand Tronc nous a forcés à faire ces concessions, et en conséquence, nous sommes obligés de les faire. Eh bien ! c'est un état de choses quelque peu singulier que de voir ce contrat, qui était équitable envers cette compagnie, amendé par d'autres concessions énormes au profit de cette même compagnie et de nous entendre dire dans le parlement libre d'un peuple libre que ces concessions ont été imposées au gouvernement par cette compagnie. C'est un étrange état de choses, mais s'est un état de choses dont l'existence est affirmée par pas moins de trois ministres responsables de la Couronne ; et, dans le parlement du moins, nous sommes obligés de les croire sur parole. En conséquence, nous devons supposer qu'il y a quelque influence qui, apparemment, n'a pas été révélée au peuple de ce pays, et qui force le gouvernement à céder à toutes les demandes faites par la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc.

M. l'Orateur, j'ai succinctement passé en revue les dispositions de ce contrat. Je veux maintenant dire un mot ou deux des amendements que nous avons proposés et faire quelques remarques au sujet des raisons pour lesquelles nous les avons proposés et des arguments que le gouvernement a invoqués pour les rejeter.

J'ai moi-même, durant la présente session, présenté une résolution exposant notre préférence pour un programme de construction par le gouvernement de préférence au programme maintenant soumis par le gouvernement. Mon honorable ami de Toronto-ouest a proposé un autre amendement demandant que le peuple du pays soit consulté avant que nous assumions cette énorme responsabilité, à des conditions si onéreuses pour le pays. Cet amendement a été rejeté—à une faible majorité, il est vrai—une majorité de 19 seulement, mais une majorité suffisante pour faire adopter cette mesure.

Nos autres amendements principaux peuvent être brièvement énumérés. D'abord, nous avons proposé un amendement pour obliger la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc à payer au pair les actions ordinaires qu'elle acquiert dans la Compagnie du Pacifique. Nous avons proposé cela afin d'empêcher que les prix de transport qui seront payés à l'avenir par le peuple du Canada ne soient déterminés à l'avenir par des actions majorées, comme ils l'ont été par le passé, non seulement en ce pays, mais aussi aux Etats-Unis. J'ai lu quelques ouvrages sur l'histoire des prix de transport et de l'administration des chemins de fer aux Etats-Unis. Je n'ai pas le temps aujourd'hui de traiter au long cette question ; mais il n'y a pas le moindre doute qu'aux Etats-Unis le montant des ac-

tions détenues par des actionnaires de bonne foi a influencé les prix de transport, et cela a été pris en considération par ceux qui règlent les prix de transport aux Etats-Unis. Nous ne voulons pas d'actions majorées, et en conséquence, nous avons demandé au gouvernement d'obliger la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc à acheter au pair toutes les actions ordinaires qu'elle pourrait acquérir dans la Compagnie du Pacifique. Mais le gouvernement a rassemblé sa majorité obéissante et a fait rejeter cet amendement.

En second lieu, nous avons proposé un amendement déclarant que la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc, vu qu'elle a la haute-main sur la Compagnie du Pacifique, et vu qu'elle dirigera les affaires de cette dernière compagnie, devrait s'engager à faire honneur à toutes les obligations de cette compagnie. Cet amendement a été également rejeté bien qu'il semblât y avoir de bonnes raisons en sa faveur. La Compagnie du chemin de fer Grand Tronc, obtenant tous les avantages en vertu de ce contrat, elle devrait certainement se charger de tous les engagements contractés ostensiblement par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

En troisième lieu, nous avons proposé une résolution stipulant que les prix de transport entre les endroits situés dans l'intérieur du Canada ne devraient pas être plus élevés que les prix exigés entre les mêmes endroits par toute autre route qui ne serait pas entièrement canadienne. Nous avons demandé cela, afin que le trafic ne soit pas détourné vers les lignes au sud de Winnipeg, possédées ou gouvernées par le Grand Tronc. Encore une fois, le gouvernement n'a pas tenu compte de notre amendement qui a été rejeté.

Nous avons demandé que les prix de transport sur cette ligne ne dépassent pas les prix les plus bas entre les points correspondants sur le chemin de fer du Nord Canadien C'était là une proposition assez raisonnable, car, en dehors de cela, nous n'avons aucun contrôle sur les prix de transports, excepté celui qui nous est donné par la loi générale du pays. Et l'arrangement conclu entre le chemin de fer du Nord Canadien et le gouvernement du Manitoba semblait offrir du moins quelque garantie que les prix de transport sur cette ligne seraient raisonnablement bas.

Puis, nous avons proposé une résolution à l'effet que la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc elle-même, en tant qu'il serait en son pouvoir, ne permettrait, ne conseillerait et n'encouragerait, soit directement, soit indirectement, le transport des marchandises par des routes ou à des prix autres que ceux qui ont été arrêtés dans la convention ; de nouveau, le gouvernement a réuni son obéissante majorité et cet amendement très important a été rejeté. Il n'aurait pas dû être rejeté si le gouvernement eut eu à cœur les intérêts des ports nationaux du Canada. Le danger ne vient pas de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, car elle n'a pas de tête de ligne aux Etats-Unis. Le danger viendra de la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc, qui a des intérêts énormes à Portland et à Chicago. Mais lorsque nous avons demandé que cette compagnie fût liée par les stipulations contenues dans ce contrat en ce qui concerne la diverversion du trafic, chacun des honorables membres de la droite, même ceux qui avaient crié le plus fort en faveur des intérêts de nos ports canadiens, se sont levés courageusement et ont voté contre cet amendement.

Nous avons proposé un amendement à l'effet que le gouvernement devrait avoir le pouvoir de mettre en vigueur une équitable répartition des prix de transport entre le réseau du Grand Tronc et le réseau du Grand-Tronc-Pacifique, un amendement très important ; mais le gouvernement a appelé ses partisans et l'a fait rejeter comme les autres.

Nous avons proposé que le loyer de la division de l'Est fut garanti par la propriété du Grand-Tronc-Pacifique. Cet amendement a également été rejeté.

Nous avons proposé que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique payât un loyer raisonnable pour tout bail temporaire de la ligne de Winnipeg à North-Bay. Le gouvernement n'a pas approuvé cet amendement et il l'a rejeté.

Nous avons demandé, par un amendement, que le gouvernement contrôlât toute convention entre les deux compagnies au sujet de l'émission d'actions par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, et empêche ainsi la majoration des actions. Sous ce rapport, le gouvernement a fait une capitulation des plus honteuses. L'an dernier, à plusieurs reprises, les ministres de la Couronne ont déclaré que les prix de transport payables par le peuple du Canada pourraient être modifiés par l'émission d'obligations. Cette année, ils ont permis à la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc de faire ce qu'il était défendu de faire l'an dernier. La majoration des actions est maintenant permise en vertu du présent contrat, et notre amendement demandant qu'elle ne fût pas permise a été rejeté par cette même majorité obéissante sur laquelle on avait compté pour les autres amendements.

Nous avons demandé que le gouvernement reçoive des actions ordinaires du capital-actions de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique en proportion de l'aide donnée par le gouvernement à l'entreprise—que le peuple du Canada, qui donne à cette entreprise trois ou quatre fois l'aide donnée par la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc, ne fût pas oublié dans la répartition du capital-actions, pas plus que cette compagnie. Une fois de plus, le gouvernement a réuni sa majorité, sur laquelle il peut compter avec tant de certitude, et il a fait rejeter cet amendement.

M. R. L. BORDEN.

Nous avons demandé de plus, que le travail des étrangers ne fût pas employé à la construction de cette voie ferrée, excepté dans le cas où le département du Travail le jugerait nécessaire. Le gouvernement a manifesté un zèle tout nouveau en faveur des intérêts du travail, et l'on nous promet une législation générale à cette fin. En attendant, cependant, nous avons demandé qu'une stipulation spéciale fût insérée dans le contrat afin que la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc fût avertie que, dans les études de tracé et dans la construction du chemin, elle devrait donner la préférence au travail britannique, et afin que ceux qui sont chargés de la surveillance des études topographiques et de la construction du chemin, fussent avertis que, toutes choses égales d'ailleurs, la préférence devrait être donnée à nos propres concitoyens.

Puis, nous avons proposé que le capital-actions du Grand-Tronc-Pacifique ne fût pas placé sur le marché à moins qu'il ne fût émis payable au pair. Certes, cela était raisonnable. Il n'est pas possible que le gouvernement pense que des actions émises à cinq, dix ou quinze pour cent arrivent subséquemment au pair entre les mains des détenteurs de bonne foi, et figurent, dans l'établissement des prix de transport comme si elles eussent d'abord été vendues au pair. Assurément, le programme du gouvernement n'est pas un programme d'actions majorées. C'est cependant le programme contenu dans ce contrat. De fait, en tant qu'il s'agit de ce capital-actions, la majoration n'est pas même de bon aloi. Ce que nous offre le gouvernement est cependant un contrat d'actions majorées et ce qu'il préconise est un programme d'actions majorées. S'il en est autrement, pourquoi a-t-il fait rejeter notre amendement comportant que le capital-actions du Grand-Tronc-Pacifique ne devrait être lancé sur le marché qu'à la condition qu'il fût payable au pair ? Y a-t-il quelque raison pour que l'on impose au peuple du Canada des prix de transport surélevés parce que le capital-actions ne représente pas le capital placé mais tout simplement les profits des actionnaires ?

Puis nous avons demandé qu'une disposition fût insérée statuant que si le chemin de fer Grand Tronc ou le Grand-Tronc-Pacifique détournaient le trafic vers les ports étrangers, toute plainte à ce sujet serait l'objet d'une enquête de la part de la Commission des chemins de fer, et rapport serait fait au parlement afin qu'il y mît ordre. Si le gouvernement était sincère en disant qu'il désirè éviter que le trafic soit détourné vers les ports étrangers, il aurait accepté cet amendement, qui est de la plus haute importance pour nos ports nationaux.

Puis, nous avons proposé une résolution à l'effet que la section des prairies serait terminée dans un délai de quatre ans à dater de l'adoption de l'acte. Elle a été rejetée.

L'année dernière, le temps pressait, disait le premier ministre ; cette année, le gouvernement est, en apparence, d'un tout autre avis.

Nous avons ensuite proposé un amendement prévoyant que si le Grand-Tronc-Pacifique, au bout de cinquante ans, tentait de forcer le gouvernement à prendre possession de quelque embranchement impropre à donner des profits, le gouvernement pourrait racheter tous les embranchements ou n'importe lequel d'entre eux. De cette manière nous désirions empêcher que l'Etat fût mis dans l'obligation de racheter et d'exploiter des embranchements ne donnant aucun profit, sans avoir la faculté de commander la situation en rachetant également tous les embranchements qui donneraient des profits à la compagnie. Nous avons proposé de plus que le gouvernement eût les droits de traction et de libre parcours sur la division de l'Ouest durant la même période que celle durant laquelle ces droits ont été accordés à la compagnie sur la division de l'Est.

Puis nous avons proposé que le gouvernement eût le pouvoir d'exproprier le chemin de fer d'un océan à l'autre, en payant une compensation équitable, et nous avons en outre proposé un autre amendement conférant au gouvernement le pouvoir d'exproprier au cas où la compagnie ne se conformerait pas à l'esprit de la convention, ou comploterait ou conspirerait pour détourner le trafic vers les ports étrangers. Quelques remarques ont été faites hier soir au sujet de ces amendements, et je dois dire qu'en ce qui concerne cette compagnie ou toute autre compagnie, je prends aujourd'hui l'attitude que j'ai prise l'année dernière. Lorsque je demandais, l'an dernier, que le gouvernement eût le pouvoir de s'emparer, si cela était nécessaire, d'une certaine partie du chemin de fer Pacifique Canadien, je m'exprimais de la manière suivante :

9. A ce sujet, l'on devrait ajouter que si, dans l'intérêt du public, une grande ligne quelconque de transport peut, en tout ou en partie, être plus avantageusement exploitée par l'Etat que par une compagnie particulière, on aurait tout autant de raison d'exproprier pour cause d'utilité publique, sur paiement d'une compensation raisonnable, qu'en peut voir l'administration d'une grande compagnie de chemin de fer d'exproprier la propriété ou l'entreprise d'un cultivateur, d'un marchand ou d'un industriel.

Mon très honorable ami sourit. J'ignore pour quelle raison il pourrait faire une distinction entre les deux cas. Ce principe a été admis aux Etats-Unis, dans la Grande Bretagne et en ce pays, parce qu'il est dans l'intérêt du public et de tout le pays, et je dis que je ne vois aucune raison pour que ce droit ne soit pas exercé dans le cas que j'ai mentionné, tout en respectant, naturellement, les intérêts particuliers, car en pareil cas, il faut être non-seulement juste mais généreux envers celui dont on prend la propriété malgré sa volonté. Mais en tant qu'il s'agit du principe même, je dis qu'il

peut s'appliquer dans un cas aussi bien que dans l'autre.

J'ai pris cette attitude l'an dernier au sujet du chemin de fer Canadien du Pacifique, et je suis prêt à la soutenir à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique. Je ne fais aucune distinction entre les deux, et je dis que si, à l'avenir, l'intérêt du pays exigeait que le gouvernement s'emparât de cette entreprise et devint lui-même propriétaire de la partie construite dans une grande mesure aux frais du pays, le gouvernement ne devrait pas hésiter à s'en emparer. Et une disposition de ce genre devrait être insérée dans le bill, afin que le chemin de fer du Grand Tronc, le chemin de fer Pacifique Canadien et tous les autres intéressés puissent être dûment avertis que le pays entend agir en conséquence.

Peut-être que nous n'avons pas suffisamment compris, en Canada, que les chemins de fer sont, comme l'a démontré l'autre soir mon honorable ami de Compton (M. Pope, les grandes routes nationales des temps présents. A l'exception de 1,551 milles de chemin de fer de l'Etat en Canada, toutes nos voies ferrées ont été construites et sont possédées par de soi-disant compagnies particulières qui, cependant, ont été créées pour exercer une fonction publique, et à ce sujet je puis citer à la Chambre les paroles de feu le président Garfield s'adressant au Congrès des Etats-Unis :

Depuis les temps les plus reculés de l'histoire, les grandes routes ont appartenu au peuple, ont été connues sous le nom de chemins du roi, ou chemins publics, et ont été ouvertes à tous moyennant le paiement d'une légère taxe uniforme ou d'un droit de péage pour pourvoir à leur entretien. Mais maintenant les routes les plus parfaites et de beaucoup les plus importantes pour l'humanité sont possédées et administrées comme propriété privée par un nombre relativement peu considérable de citoyens. Dans tous ses usages, le chemin de fer est le plus public de tous nos chemins.

En deux occasions différentes, "la Commission interfédérale du commerce" s'est servi d'un langage dans le même sens. D'abord, en 1882, elle s'exprimait comme suit :

Le chemin de fer est considéré à juste titre comme une amélioration publique dont toute personne peut jouir à son gré, un droit public auquel tout le monde est admis et dont nul ne peut être exclu.... Le chemin de fer existe en vertu d'une autorité procédant de l'Etat et diffère ainsi dans son essence de toute espèce d'entreprise privée. Le voiturier est nanti de pouvoirs extraordinaires qui lui sont délégués par le souverain et exerce ainsi une fonction gouvernementale.... Loin d'être une possession privée, il diffère de toute espèce de prodiffère ainsi de son essence de toute espèce sidérer comme un objet de commerce. Sa fonction est spéciale, car elle est essentiellement publique.

Puis en 1898 :

Bien qu'en ce pays le transport soit fait au moyen de capitaux appartenant à des particuliers, c'est essentiellement une fonction gouvernementale.... Le chemin de fer est par sa nature même en ce qui concerne la majeure partie de ses affaires, un monopole réel. La particularité essentielle d'un service gouvernemental ou d'un monopole c'est qu'ils excluent l'idée de la concurrence.

Dans le dernier rapport du ministère des Chemins de fer et Canaux, il y a en Canada 19,077 milles de chemins de fer. De cela, il faut déduire 1,551 milles de chemins de fer de l'Etat, laissant 17,526 milles de chemins de fer qui tous probablement sont subventionnés par l'Etat. Les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux y ont contribué comme suit :

Argent, fédéral..	$167,007,344
" provincial..	39,884,584
" municipal..	12,661,527
" prêt, chemin de fer du Grand Tronc, 1855-57.	15,142,633
Argent, autres prêts non-payés..	821,625
Total..	$226,517,713

De sorte que nous avons aujourd'hui en Canada des chemins de fer subventionnés au montant de $226,517,713. Outre cela il y a des prêts provinciaux et des souscriptions municipales au capital-actions qui portent le grand total à $257,520,,480, soit $13,522 par mille pour chaque mille de voie ferrée construite au Canada. Outre cela, il a été fait à ces compagnies des concessions de terres s'élevant à 60,000,000 d'acres, soit 3,500 acres par mille—terres qui étaient peut-être sans valeur lorsqu'elles ont été concédées, mais dont quelques-unes sont aujourd'hui très précieuses.

En appelant l'attention du pays sur ces faits, je ne critique pas les conventions qui ont été conclues par le passé, mais je veux démontrer l'aide énorme que ces compagnies de chemin de fer ont reçue et je prétends que l'heure est arrivée pour nous de nous arrêter un instant et de considérer si, à l'avenir, nous devrons continuer à appliquer le même programme, ou si, du moins, nous allons voir à ce que, en retour pour l'aide accordée à la construction des chemins de fer le pays devra avoir un intérêt quelconque dans la propriété des chemins et quelque part dans les profits réalisés.

Qu'avons nous retiré jusqu'ici de ces fabuleuses subventions en argent et en terres?

L'Etat n'a aucune part dans la propriété de ces ferrées établies en grande partie, à ses frais ; il ne participe nullement aux bénéfices de plus en plus considérables qui résultent de l'exploitation de ces entreprises. Ce sont les actionnaires qui en profitent. Mon honorable ami l'a dit, ce qui est fait est fait. Nous ne pouvons pas abolir les droits acquis et ce n'est pas ce que je demande. Cependant, qu'on me permette de faire observer qu'au moment d'adopter une ligne de conduite pour l'avenir, il y a lieu de prendre en considération les bénéfices qu'ont retirés ces compagnies

M. R. L. BORDEN.

si libéralement subventionnées autrefois.

Pendant l'exercice qui s'est terminé le 30 juin 1903, les profits des compagnies canadiennes de chemins de fer ont été d'au moins $28,583,000. Voilà les compagnies auxquelles l'Etat a versé jusqu'à $14,000 par mille.

Qu'on calcule aussi le montant des obligations et des actions qu'elles ont émises. Ceci est important, si l'on considère que, dans ce contrat même, le gouvernement permet aux intéressés de donner une valeur fictive à leurs titres. Le capital des compagnies canadiennes de chemins de fer se décompose de la manière suivante :

Obligations..	$424,100,762
Actions privilégiées..	136,846,825
Actions ordinaires..	346,923,487

Il est incontestable que les obligations ne se sont pas vendues au pair. Il est indubitable que les actionnaires n'ont pas payé la pleine valeur de leurs titres. Pourtant, on exige maintenant que ces valeurs rapportent un bénéfice légitime aux intéressés de bonne foi. Quand la Commission des chemins de fer veut réglementer les tarifs, les actionnaires réclament des prix assez rémunérateurs pour produire un dividende raisonnable en faveur de ceux qui ont probablement payé la pleine valeur de leurs titres, bien que ces titres n'aient pas rapporté un dixième des frais de premier établissement.

Loin de moi l'idée de déprécier les avantages que le pays a retirés de ces entreprises. Elles ont, j'en conviens. largement contribué au progrès du pays. Cependant il y a lieu de réfléchir et de se demander si l'adoption d'une autre ligne de conduite, tout en poursuivant des résultats aussi flatteurs, n'eût pas été plus profitable pour l'Etat. Si nous avions résolu tout d'abord de construire le chemin de fer Canadien du Pacifique, ou toute autre grande voie ferrée dont les recettes sont abondantes, même en défalquant une grosse somme eu égard aux désavantages qui découlent de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, n'aurions-nous pas aujourd'hui une entreprise solidement assise et les progrès du Canada auraient-ils été plus lents ? L'exploitation des voies ferrées aurait-elle été moins fructueuse si le gouvernement avait exigé que les compagnies lui remboursent en partie les fortes subventions consacrées à la constructions de ces chemins de fer ?

Dans l'Amérique du Nord, la doctrine de la nationalisation des chemins de fer n'a pas fait de grands progrès. Aussi. nous n'accordons peut-être pas assez d'importance aux paroles que le député de Compton a prononcées l'autre jour lorsqu'il nous a appris qu'en dehors de la Grande-Bretagne, du Canada et des Etats-Unis, la distance totale couverte par les voies ferrées dans l'univers se répartit ainsi:—Chemins de fer appartenant à des sociétés particulières, 87,834 milles ; chemins de fer appartenant au gouvernement de differentes nations, 146,813 milles. Sur 52 pays enumérés dans un éloquent discours prononcé devant le sénat américain, 42 possèdent des voies ferrées nationales, tandis que 29 seulement libres. Dans 21 pays, toutes les voies ferrées sont la propriété de l'Etat et dans neuf seulement, on s'en rapporte uniquement à l'entreprise privée.

Examinons sommairement ce qui se passe dans un ou deux de ces pays. Mon intention n'est pas tant de vanter la doctrine de la nationalisation des chemins de fer que de rappeler à la Chambre qu'au Cannada nous n'avons probablement pas assez examiné ce problème à la lumière des évènements qui se sont déroulés chez les nations étrangères.

En Belgique, sur un total de 2,845 milles de voie ferrée, l'Etat possède 2,513 milles. L'exploitation de ces entreprises s'est soldée, en 1900, par un excédent de plus de $11,000,000. Les prix du transport des voyageurs et des marchandises ont été diminués de plus de 40 pour cent. Dans son rapport sur l'administration des chemins de fer belges, la commission royale d'Angleterre apprécie ainsi les résultats obtenus —ce passage se trouve à la page 464 de l'ouvrage de M. Jeans sur les problèmes de chemins de fer :—

> En Belgique, les résultats de l'exploitation par l'Etat d'une partie au moins des voies ferrées de ce pays sont entièrement en faveur de ce régime.
>
> Bien que les résultats financiers soient meilleurs, les lignes exploitées par l'Etat sont les mieux entretenues et les plus en faveur auprès de la classe commerciale et du public en général, au point de vue de la ponctualité du service, du coût et des conditions du transport et du bien-être des voyageurs.
>
> L'Etat, qui n'est pas uniquement guidé par l'appât du lucre, mais qui a constamment devant les yeux l'intérêt du public qu'il représente, est plus en état que les compagnies particulières d'adopter toutes les inventions recommandables au point de vue de l'efficacité du service et du prix de transport, sans toutefois perdre complètement de vue l'augmentation des recettes que le trésor peut retirer de l'exploitation des voies ferrées.
>
> Ainsi les chemins nationaux sont constamment en lutte avec les voies ferrées appartenant aux compagnies, ce qui, d'un côté, les portent à améliorer sans cesse le service et, d'un autre côté, empêche toute tentative d'accumuler des bénéfices excessifs au détriment du public.

M. Warning, dans son traité sur l'exploitation des chemins de fer par l'Etat déclare qu'il faut attribuer en grande partie les immenses progrès du commerce et de l'industrie en Belgique aux tarifs de transport peu élevés dont l'adoption est la conséquence de la nationalisation des voies ferrées.

Dans l'empire allemand, l'Etat est propriétaire de 29,437 milles de chemins de fer; il y a en tout 32,878 milles. Les recet-

tes nettes des chemins nationaux ont dépassé $180,000,000, en 1901. Elles représentaient alors près de six pour cent du capital ; aujourd'hui elles équivalent à 7:15 pour cent. A la page 56 du traité de Hendrick sur la gestion des chemins de fer par une commission, on trouve un tableau des résultats de l'exploitation de voies ferrées par l'Etat jusqu'en 1888. Ces résultats sont éminemment favorables. Inutile de les communiquer à la Chambre. Quiconque voudra les connaître pourra consulter cet ouvrage.

Le gouvernement russe se prétend le plus grand constructeur et exploiteur de voies ferrées de tout l'univers. Il en possède 23,895 milles et la longueur totale des réseaux est de 34,415 milles. La moyenne des recettes nettes chaque année de 1897 à 1899, inclusivement, a été de £14,800,000, d'après l'ouvrage "All the Russias" que M. Henry Norman a publié récemment (voir pages 350, 364 et 367). Les seules recettes de ces chemins de fer couvrent la moitié de l'intérêt de la dette de ce pays. Cependant le transport des voyageurs coûte si bon marché là-bas "qu'un avare même n'oserait pas trouver à redire." "L'univers n'offre rien de comparable à ces prix-là."

En Australie, l'Etat est propriétaire de presque toutes les voies ferrées. Le réseau national couvre 12,594 milles ; l'an dernier, les recettes nettes se sont chiffrées par 3,725,084 louis sterling. Edwards, dans son traité sur la "nationalisation des chemins de fer," paru en 1898, rapporte aux pages 164 et 165 que lord Carrington, gouverneur de l'Australie, déclare que la vente des chemins de fer australiens rapporterait en tout temps une somme suffisante pour éteindre la dette de cette colonie. Edwards lui-même ajoute que, dans l'ensemble, l'exploitation des chemins de fer de ce pays se solde par un joli bénéfice.

La Nouvelle-Zélande possède 2,235 milles de voies ferrée ; elle a touché, l'an dernier, £622,349 de recettes nettes. Les bénéfices sont de 3:43 pour cent ou de près de 3½ pour cent du capital.

Dans l'Inde, on a construit plusieurs chemins de fer pour des fins militaires plutôt que commerciales ; néanmoins l'Inde est l'un des deux pays de l'univers où l'exploitation des voies ferrées rapporte en moyenne 5 pour cent du capital placé dans ces entreprises. Un jour ces chemins de fer passeront entre les mains de l'Etat qui possède au moins 19,317 milles de voie ferrée.

La France a versé des sommes fabuleuses en remboursement de l'intérêt sur les capitaux des différentes compagnies de chemins de fer. En 1950, tous les chemins de fer seront remis à la nation et l'on calcule que celle-ci n'aura plus à rembourser l'intérêt en 1915. A compter de cette date, elle s'attend à retirer de forts remboursements dont le montant global suffira, en 1950, à éteindre toutes les obligations, laissant un excédent qui permettra au gouvernement de diminuer sensiblement les impôts ou d'abaisser les tarifs de transport.

Un état comparatif publié par Edwards (p. 148) établit quel est le rapport entre les frais d'exploitation et les recettes sur les chemins nationaux et sur les lignes indépendantes dans les différents pays de l'Europe. Dans un seul pays, en France, les frais généraux des chemins de fer nationaux l'emportent de beaucoup sur le coût de l'exploitation des lignes indépendantes. En Allemagne, en Autriche-Hongrie, en Belgique, en Italie, en Hollande, en Roumanie et en Russie les frais d'administration des voies ferrées nationales sont très inférieurs aux frais généraux des compagnies libres.

Je soumets ces faits à la Chambre parce qu'ils me semblent dignes d'occuper l'attention du pays. Ainsi que je l'ai dit, les essais pratiques de nationalisation ont été rares dans l'Amérique du Nord. Nous-mêmes, nous n'avons exploité que l'Intercolonial et le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Notre administration du premier n'a pas toujours produit des résultats financiers heureux ; pourtant, il ne faut pas perdre de vue, dans l'examen de cette question, que l'Intercolonial entre Moncton et Québec traverse presque partout un pays où la population est clairsemée et qui n'alimente guère le trafic de cette voie ferrée. M. Blair, en maintes circonstances, a fait voir que dans la province de Québec aussi bien que dans les provinces maritimes, l'Intercolonial a dû soutenir la concurrence de magnifiques artères fluviales rayonnant dans toutes les directions. Il n'a eu avec l'Ouest aucun raccordement avantageux et ses tarifs ont été très modiques dans les provinces maritimes. Là-bas cependant—je parle surtout de la Nouvelle-Ecosse—en dépit des prix de transport peu élevés, l'Intercolonial a été une entreprise lucrative et profitable pour le Canada. Je crois sincèrement que l'exploitation de cette voie ferrée dans la Nouvelle-Ecosse a rapporté depuis dix ans un joli denier, eu égard au capital placé dans cette entreprise. Cette conviction repose sur la comparaison que j'établis entre le trafic de l'Intercolonial et celui d'autres voies ferrées de la Nouvelle-Ecosse. Je connais les affaires de ces dernières et j'en conclus que l'exploitation du chemin de fer national a été profitable dans la Nouvelle-Ecosse et, aussi, il me semble, dans la partie méridionale du Nouveau-Brunswick. D'ailleurs, M. Blair nous a dit et répété qu'avec des raccordements pour se rendre dans l'Ouest, qu'avec une ligne d'aussi bon rapport dans Ontario que dans les provinces maritimes, le réseau entier rapporterait au pays des bénéfices suffisants.

Souvenons-nous de plus que si l'entreprise n'a pas été lucrative, l'Intercolonial nous a servi de voie de communication entre les

M. R. L. BORDEN.

provinces maritimes et l'intérieur du pays. Il est également à propos de ne pas oublier que l'Intercolonial n'est pas le seul chemin de fer qui n'ait pas rapporté de dividendes, ni le seul dont l'administration a provoqué des récriminations.

Soustraite aux influences politiques, sa gestion ne s'en trouverait que mieux, j'en conviens. Ce reproche ne s'adresse pas à un parti plutôt qu'à l'autre. Toutefois, même dans les circonstances présentes, même en étant subordonnée aux exigences politiques, l'exploitation de ce chemin de fer produit des résultats tout aussi avantageux que ceux qui découlaient jadis de l'exploitation du Grand Tronc. Je crois même que, si l'Intercolonial avait été géré depuis 30 ans comme le Grand Tronc l'a été autrefois pendant quelques années, il n'est pas certain que les résultats eussent été meilleurs. Il y a lieu de se rappeler que, ainsi que le disait, l'autre soir, le député de Compton, le Grand Tronc n'a pas encore remboursé ni le capital ni l'intérêt d'un emprunt de $15,000,000 effectué dès 1855. Si on calcule l'intérêt simple accru depuis la date du prêt jusqu'à nos jours, on constatera que cette compagnie doit plus de $50,000,000 à l'Etat et qu'elle lui doit plus de $100,000,000, s'il faut tenir compte de l'intérêt composé depuis la confédération, car c'est cet intérêt que produit notre dette nationale et qu'il nous faut payer semestriellement.

A vrai dire, la nationalisation des chemins de fer pourrait nous faire craindre que ceux-ci ne fussent le jouet des influences politiques et les instruments d'un parti. Il me semble possible d'écarter une grande partie de ces dangers. La population de ce pays est disposée à approuver n'importe quel gouvernement qui travaillera énergiquement à atteindre ce but. Le service des chemins de fer deviendrait alors une belle administration dont les fonctionnaires commenceraient au pied de l'échelle et ne devraient leur avancement qu'à leur propre mérite. Je me demande pourquoi on ne ferait pas au Canada ce qui se pratique chez d'autres nations. N'oublions pas que les besoins du public et sa sécurité ont une telle importance que le sentiment populaire ne tolérerait pas qu'on confiât des postes de confiance à des novices et à des incapables, si nous avions un chemin de fer national des bords de l'Atlantique au littoral du Pacifique.

A propos de notre propre projet que j'ai déjà longuement commenté, qu'on me permette de représenter ce que j'ai déjà dit plusieurs fois : le Canada est déjà propriétaire de 1,551 milles de voie ferrée. Avant de décider si notre population ferait bien de construire entre les deux océans un chemin de fer dont elle serait propriétaire, n'y a-t-il pas lieu de se demander ce que nous entendons faire de l'Intercolonial. Se trouve-t-il dans cette enceinte quelqu'un qui élèvera la voix pour nous conseiller de céder cette voie ferrée à l'une des puissantes compagnies du Canada ?

A mon avis, il ne s'en rencontrera pas un seul. La Chambre de commerce d'Halifax n'a pas conseillé l'adoption de ce projet ; elle a seulement demandé de le mettre à l'étude. Sa proposition fut si mal accueillie par toutes les chambres de commerce du pays qu'elle tomba à l'eau et ne fut plus ramenée sur le tapis. Selon moi, personne ne voudrait céder le chemin de fer national à l'une des grandes compagnies canadiennes. Eh bien, posons-nous un autre problème. Supposons que l'Etat, au de laisser à l'entreprise individuelle le soin d'établir le chemin de fer Canadien du Pacifique, aurait lui-même construit cette voie ferrée dont il serait maintenant propriétaire. Dans l'examen de cette hypothèse, ayons constamment devant les yeux l'éclat de cette entreprise, l'habileté merveilleuse et l'étonnante prévoyance de ceux qui ont mené à bonne fin cette œuvre gigantesque, considérons d'un autre côté tous les désavantages et les quelques avantages qui peuvent découler du fait que l'Etat est propriétaire d'une voix ferrée. Tous comptes tirés, croyez-vous que la population du Canada, si elle possédait ce chemin de fer, consentirait à le céder. Je ne le pense pas. N'y a-t-il pas lieu de se poser la même question quand il s'agit de décider si le peuple canadien devrait lui-même construire cette ligne entre les deux océans et en être propriétaire ?

De nos jours, le public canadien n'est pas d'avis que l'Etat devrait cesser d'être propriétaire de l'Intercolonial. Au contraire, il est plus que jamais en faveur de la garde et de l'exploitation de l'Intercolonial par l'Etat. Le prolongement de ce chemin vers l'ouest lui permettrait de faire des opérations lucratives. Le réseau qui dessert la Nouvelle-Ecosse et la partie méridionale du Nouveau-Brunswick est d'un bon rapport, bien que les tarifs de transport des marchandises soient modiques. Le tronçon qui s'étendrait depuis Montréal dans la direction de l'ouest serait encore plus avantageux. Ces deux chaînons feraient du réseau tout entier une entreprise assez lucrative.

Que mon très honorable ami me permette de lui dire que, s'il faut en croire les journaux, des habitants de l'Ouest dont les uns, si je ne me trompe, étaient autrefois des adeptes de son parti, ont énergiquement protesté contre l'abandon du projet de faire un chemin de fer national de la ligne qu'on projette de construire à travers le continent. J'ignore si l'écrit paru ce matin dans le " Citizen " est authentique ; toutefois, il est couché en un langage énergique. J'en citerai quelques phrases.

Le remède consiste dans la nationalisation des chemins de fer et leur exploitation par une commission indépendante des partis politiques. Il ne faut plus que l'Intercolonial soit administré en vertu du principe : aux vainqueurs les dépouilles ; il faut le confier à un administrateur tel que sir Thos Shaughnessy, M. Hays, M. Whyte ou toute autre personne habile, et

le prolonger jusqu'aux montagnes Rocheuses et à l'océan Pacifique.

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

M. R. L. BORDEN : L'approbation de quelques-uns des députés de la droite me flatte.

Sir WILFRID LAURIER : Nous sommes en faveur de la nationalisation des voies ferrées.

M. R. L. BORDEN : Vraiment ? Alors, mon très honorable ami ne manquera pas de retirer ce bill et d'appliquer cette doctrine à la division de l'Ouest. D'après une vieille antienne :

While the lamp holds out to burn
The vilest sinner may return.

Ces mots ne s'appliquent pas à mon très honorable ami. Toutefois, je suis bien aise d'apprendre qu'au dernier moment même, lorsque le bill est sur le point d'être voté en troisième délibération, l'honorable premier ministre a fait une réflexion en faveur de la nationalisation des chemins de fer. Certes, le principe de la nationalisation des chemins de fer ne doit pas être bon uniquement lorsqu'il s'agit de la division improductive de l'est ; il doit aussi présenter des avantages en ce qui a trait à la plantureuse division de l'ouest. Au point de vue de l'intérêt public et abstraction faite des avantages que la Compagnie du Grand Tronc peut retirer, rien ne nous justifie d'appliquer cette doctrine à l'une sans l'appliquer à l'autre. Mon très honorable ami ne se souvient-il pas que ses amis du Grand Tronc ont déclaré que la division de l'ouest serait d'un si bon rapport qu'elle permettrait à la compagnie de supporter la division improductive de l'est ? Il s'en souvient, et cependant il construit cette dernière pour le compte du Grand Tronc, obligeant celui-ci à accepter presque à titre gracieux la division de l'ouest, la plus belle et la plus lucrative entreprise de chemin de fer de tout l'univers, au dire de son collègue, le ministre de l'Intérieur.

Si mon très honorable ami a modifié ses desseins, ce que me laisse croire son interruption d'il y a un instant, je reprendrai mon siège, ayant accompli ma tâche puisque je l'aurai convaincu. Il ne me donne pas cette adhésion cordiale qui me prouverait que j'ai atteint mon but et, par suite, je devrai poursuivre mes observations pendant quelque temps avec le ferme espoir de le persuader, avant la fin de mon discours, qu'en somme je lui indique la meilleure voie à suivre et que le pays ferait aussi bien de posséder la division de l'ouest, s'il doit l'établir à ses frais.

Un organe important du parti libéral de la Nouvelle-Ecosse, le " Chronicle," d'Halifax, s'est carrément prononcé en faveur du prolongement de l'Intercolonial. Je citerai son opinion pour deux raisons ; d'abord, parce qu'il s'agit du journal libéral le plus influent de la Nouvelle-Ecosse et, en second lieu, parce que le " Chronicle " est publié dans la ville où j'habite et dans le comté que je représente. Voici :

Le projet de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Parry-Sound qui gagne du terrain dans les provinces d'en haut est un projet d'une grande importance pour les provinces maritimes, pour le chemin de fer national et pour le port d'Halifax. A notre avis, la plupart des commerçants d'Halifax sont très favorables au prolongement projeté qui permettrait à notre chemin de fer national d'atteindre les régions frumentales de l'Ouest et fournirait un nouvel aliment à son trafic, de sorte qu'il en retirerait des avantages précieux, non seulement en s'emparant du transport des marchandises mais en amenant une grosse part des produits de l'Ouest destinés à l'exportation aux ports des provinces maritimes.

D'ailleurs, le prolongement de l'Intercolonial vers l'ouest nous donnerait un moyen de réglementer les tarifs plus puissant que tous les autres. Cela ne souffre aucun doute. Le gouvernement ne prétend pas avoir plus d'influence sur la fixation des tarifs de la ligne projetée que sur l'établissement des prix de transport de toutes les autres voies ferrées du Canada. Un chemin de fer appartenant à l'Etat et aboutissant au rivage du Pacifique serait le meilleur régulateur des prix ; cependant, si les considérations que j'ai soumises au gouvernement laissent planer quelque doute, le doute n'est plus possible sur l'idée que le gouvernement encourt tous les risques qu'entraînera la construction de ce chemin de fer. La Compagnie du Grand Tronc a ingénieusement machiné un projet, qui lui permettra de retirer tous les bénéfices, tous les avantages et tous les profits de l'entreprise sans encourir aucun des risques, aucune des obligations qui peuvent en découler. Elle a atteint son but en créant une compagnie auxiliaire. Celle-ci, entièrement sous la dépendance de la Compagnie du Grand Tronc, s'oblige seule. De cette manière, le gouvernement assumera des responsabilités ou des obligations au montant de cent cinquante à cent soixante-dix millions de dollars, tandis que l'autre partie contractante, qui prend moins de $15,000,000 à ses charges accapare tous les profits réels et tous les avantages. Que mon très honorable ami n'oublie pas, et cette réflexion devrait au moins porter la conviction dans son esprit, que le gouvernement pour se rembourser de ses énormes dépenses ne peut compter que sur le succès de l'entreprise. Je le mets au défi de réfuter victorieusement cette assertion. Si le succès couronne l'entreprise, le gouvernement sera amplement protégé. Cependant, pourquoi le gouvernement qui est le bailleur de fonds, ne posséderait-il pas et n'administrerait-il pas ce chemin de fer, si la réussite du projet est certaine ? Au cas d'insuccès, le gouvernement n'aurait aucune garantie et supporterait tout le poids de la perte.

Que l'on raisonne comme l'on voudra, rien

ne justifie le gouvernement—qui assume les neuf-dixièmes des risques et des dépenses—de refuser de prendre à ses charges l'autre dixième et de céder cette voie ferrée à une compagnie libre. On parle d'un chemin de fer national ; il n'en est rien. La ligne sera la chose d'une corporation, mais d'une corporation qui sera sous l'entière dépendance d'une autre directement et éminemment intéressée au succès de ses installations terminales aux Etats-Unis. En réalité le gouvernement, qui est pour ainsi dire le seul bailleur de fonds, est assez prodigue pour renoncer à la part des bénéfices que le pays pourrait légitimement toucher.

Reviendrons-nous à la politique adoptée il y a cinq ans d'augmenter le réseau des voies nationales ? Qu'est-ce que le gouvernement a voulu faire en prolongeant l'Intercolonial depuis Lévis jusqu'à Montréal, sinon étendre le réseau des chemins de fer de l'Etat ? Le ministre des Chemins de fer de cette époque-là n'a-t-il pas insinué que le prolongement de la ligne jusqu'à Montréal était le signe avant-coureur de son prolongement jusqu'aux grands lacs, au moins; parlant au nom du ministère, n'a-t-il pas déclaré qu'il fallait de toute nécessité que l'Intercolonial eut une part, une très large part même, du trafic de plus en plus considérable de l'ouest ? L'honorable ministre n'a-t-il pas indiqué qu'il espérait lui obtenir cette grosse part, grâce à certains arrangements conclus avec la Compagnie du Grand Tronc, et son espoir n'a-t-il pas été cruellement déçu ?

Pourquoi le gouvernement du Canada renoncerait-il à la doctrine de la nationalisation des chemins de fer qu'il avait embrassée en cette circonstance ? Sommes-nous moins capables qu'il y a cinq ans d'administrer des entreprises de chemin de fer ? Je ne le crois pas, M. l'Orateur.

En somme, voici ce que le gouvernement se propose de faire : construire une grande voie ferrée et la remettre à une compagnie libre ayant de vastes intérêts aux Etats-Unis, bien qu'il n'ignore pas que cette dernière accaparera au profit de son réseau les produits de l'Ouest que nous convoitions pour l'Intercolonial dès qu'ils seraient rendus à Montréal. Les trois quarts des frais d'établissement de cette grande voie nationale seront-ils prélevés sur le trésor public et grâce au crédit national pour nous permettre ensuite de remettre cette entreprise entre les mains de ce qui est pour ainsi dire une compagnie américaine ? Faudra-t-il ne compter que sur le succès de l'entreprise pour nous rembourser lorsque nous assumons les neuf dixièmes des risques et que nous renonçons à toute participation aux bénéfices ? Accomplirons-nous tout ceci sans avoir reçu aucun mandat de la population et sans fournir à cette dernière l'occasion de se prononcer ?

Une élection devra avoir lieu avant le mois de décembre 1905 ; néanmoins, le gouvernement se prépare à engager le crédit public jusqu'à concurrence de cent cinquante à cent soixante-dix millions de dollars, sans prendre l'avis de la population; il entend priver l'Etat de toute chance d'acquérir les voies ferrées avant un siècle au moins. Lorsque le représentant de Toronto-ouest (M. Clarke) le conjure d'attendre que le peuple ait eu l'occasion de rendre son verdict, le gouvernement appelle à la rescousse ses partisans et leur demande de rester sourds à cette prière. Sans consultation populaire, en présence du sentiment qui s'affirme de plus en plus en faveur de la nationalisation des services publics, faut-il priver pendant un siècle au moins notre population de tout espoir de voir ses vœux se réaliser ? Faut-il en agir ainsi dans l'unique dessein de permettre à une puissante association de détourner davantage notre commerce vers Portland ? L'an dernier 400 wagons de 700 tonnes chacun, soit plus de 9,000,000 de boisseaux de notre blé, ont pris cette route et ce mouvement s'accentue.

Laisserons-nous se perpétuer un pareil état de choses ? Non, mille fois non. Augmentons plutôt d'un dixième nos engagements et possédons et exploitons cette voie ferrée qui sera alors véritablement une grande artère nationale s'étendant à travers le continent. Grâce à cette faible augmentation de nos charges, nous aurons un bien précieux et nous profiterons de la plus-value future, des avantages et des bénéfices qui découleront plus tard de cette entreprise. Nous serons les propriétaires et les administrateurs de moyens de transport peu coûteux tant dans l'Est que dans l'Ouest. Nous contribuerons efficacement au progrès de l'Ouest tout en assurant la prospérité des ports de mer du pays; nous prendrons le meilleur moyen, et le seul véritablement efficace de prévenir le détournement du trafic; nous ferons participer la population tout entière aux bienfaits des temps d'abondance qui règneront au Canada, grâce à l'essor imprimé à notre commerce. Ainsi, toutes nos ressources seront centuplées.

Il se trouve des gens que la nationalisation des chemins de fer effraie. Je n'ignore pas que la réalisation de ce projet présente certaines difficultés, voire même quelques désavantages. Pourtant, c'est lorsque ce projet nous est soumis qu'il faut prendre une décision. D'ailleurs, n'oublions pas que, même si nous construisons cette ligne, rien ne nous empêchera de l'affermer pendant un certain temps et jusqu'à ce que le sentiment public s'affirme davantage au Canada en faveur de cette doctrine. Si le chemin que l'Etat possèdera après l'avoir construit doit être affermé, nous pourrons certainement obtenir de meilleures conditions que celles qui sont attachées à l'affermage de la division de l'Est. Puisque cette division doit nous rapporter un loyer de trois pour cent, nous devrons assurément obtenir un loyer beaucoup

plus élevé quand il s'agira de cette splendide division de l'Ouest qui sera d'un si bon rapport. Pourtant, il me semble qu'après le parachèvement de cette ligne entre les deux océans, notre population sera d'avis que l'Etat devrait exploiter le chemin de fer qu'il aurait construit. A mon sens, tel sera l'état d'âme de la population quand même le gouvernement aurait mis toute la célérité possible à établir cette voie ferrée.

Le gouvernement impose ce projet au parlement non pas par la puissance du raisonnement, mais par la force brutale du nombre de ses serviles partisans. Parmi eux, il ne s'en trouve pas un sur dix que cette entreprise intéresse assez pour le porter à en scruter minutieusement tous les détails. Le Grand Tronc a dicté la ligne de conduite que le gouvernement doit suivre et celui-ci a indiqué à ses partisans dans quel chemin ils doivent s'engager. Ainsi le Grand Tronc fait la loi au gouvernement et, par là, impose sa volonté au pays. Avant de lancer le pays dans une entreprise qui augmentera de moitié la dette nationale, qui mettra nos ressources futures à contribution au point d'empêcher pendant plusieurs années la réalisation de tout grand projet de fournir au commerce des voies nationales de communication, qui ruinera probablement l'Intercolonial et retardera indéfiniment la nationalisation des services publics, les usages constitutionnels exigent que le gouvernement consulte le sentiment populaire. Nous avons fait cette proposition; on l'a repoussée. La population n'a pas autorisé le gouvernement à se lancer dans cette entreprise; le gouvernement ne peut pas légitimement refuser de soumettre sa conduite à la sanction du peuple. Il n'a pas le droit de se dérober au verdict populaire. Il entend, cependant, imposer, coûte que coûte, ce projet au parlement et à la population. Il se propose ensuite de se lier par des conventions impératives et d'étouffer ainsi la voix du peuple, dût-elle réprouver hautement le présent projet. J'ai entendu raconter dans tout le pays, depuis le Cap-Breton, dans la Nouvelle-Ecosse, jusqu'aux confins occidentaux d'Ontario, ce que le gouvernement se proposait d'accomplir, grâce à cet exploit de machiavélisme. On raconte de toutes parts les propos des partisans du ministère au sujet des ressources dont le gouvernement disposera lors de la prochaine lutte électorale. Ces propos n'ont pas été tenus dans le secret mais au grand jour ; je les ai entendu répéter partout où je suis allé. Pourtant, ces moyens ne suffisent pas à faire taire la conscience publique. Personne ne saurait prédire quel sera le verdict populaire. Cependant, s'il doit être défavorable au gouvernement, celui-ci se propose de mépriser la volonté du peuple et de faire triompher les desseins des nababs du Grand-Tronc-Pacifique.

Nous nous insurgeons énergiquement contre cette prétention. Nous formulons solennellement notre protestation contre un pareil projet. Nous ne voulons pas qu'on baillonne la population et nous déclarons que le parti conservateur, s'il triomphe lors de la prochaine élection générale, prendra des mesures pour subordonner à la volonté du peuple les desseins de cette compagnie, quelque grands que soient son prestige et sa puissance. Le peuple canadien, s'il est conscient de sa force, domine et dominera toujours n'importe quel corps et toutes les sociétés financières réunies. Il n'est pas organisé de la même manière, il a peut-être moins de cohésion, cependant sa puissance est toujours irrésistible lorsqu'elle s'exerce librement. Si, à la prochaine élection, la population canadienne se déclare en faveur de l'établissement entre les deux océans d'un nouveau chemin de fer dont elle sera la propriétaire et l'administratrice au lieu et place de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique—si la population désire assumer non seulement les neuf dixièmes mais la totalité des obligations découlant de l'établissement d'un nouveau chemin transcontinental de manière à conserver la propriété et à exercer l'administration de cette artère nationale s'étendant de l'Atlantique au Pacifique—le parti conservateur, à son avènement au pouvoir, consentira, pour se conformer à la volonté populaire, à adopter les lois nécessaires dans le plus bref délai possible.

C'est à la population à se prononcer. Nous nous inclinerons devant son verdict. Mais, il faut qu'elle comprenne qu'elle est l'arbitre et que le dé n'est pas lancé. Au moyen de l'expropriation ou de toute autre manière juste et équitable, nous ferons prévaloir la volonté du peuple. Qu'il opte entre un chemin de fer national et un gouvernement qui est le jouet d'une compagnie.

Le principe de l'inviolabilité des contrats exige que nous respections les droits légitimes des promoteurs de cette entreprise. Il ne faut pas faire table rase de nos engagements. Les intéressés ne subiront aucune perte ; d'un autre côté, l'Etat n'aura pas à payer d'indemnité pour les bénéfices probables. Puisqu'ils font cause commune avec le gouvernement afin d'imposer ce projet au parlement à l'aide d'une majorité servile, ils doivent agir à bon escient et comprendre que la population canadienne a le droit d'avoir et aura voix au chapitre lorsqu'il s'agira du sort d'une entreprise aussi colossale.

Nous ne tenons pas rancune au Grand Tronc. Il pourra réclamer et obtiendra pleine justice de nous. Cela lui permettra d'exercer des droits de libre parcours sur le prolongement des voies nationales de manière à pénétrer librement dans le Nord-Ouest Cependant, à l'exercice de ce privilège seront attachées des stipulations qui sauvegarderont amplement les droits du public et notamment ceux des grands ports de mer du Canada.

Ceci dit, je proposerai la motion suivante qui, comme celles qui l'ont précédée, a pour but d'énoncer la politique du parti conserva-

M. R. L. BORDEN.

teur en ce qui a trait à la solution du grand problème des moyens de transport. Je propose, appuyé par l'honorable M. Haggart, ou plutôt par l'honorable M. Kemp——

Quelques VOIX : Ah ! ah !

D'autres VOIX : Expliquez-vous.

M. R. L. BORDEN : Je vais m'expliquer. Mon honorable ami, l'ancien ministre des Chemins de fer (M. Haggart) appuiera cordialement la présente motion. Il approuve également avec autant d'ardeur que n'importe quel autre député chacune de mes paroles.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. R. L. BORDEN : Néanmoins, vu que je lui ai demandé de proposer une autre motion, ce qu'il ne pourrait pas faire s'il appuyait celle-ci, je me suis adressé au député de Toronto (M. Kemp) plutôt qu'au représentant de Lanark (M. Haggart).

M. BENNETT : Mais, riez donc !

M. R. L. BORDEN : Voilà ce que j'ai fait observer au député de Lanark, il y a un instant, lorsque je lui ai parlé à voix basse. Ainsi, les cris dérisoires que le ministre des Finances a fait entendre étaient tout à fait hors de saison. J'ai l'honneur de proposer :

Que ledit bill ne soit pas maintenant adopté en troisième délibération, mais qu'il soit résolu,—

Que le bill propose de ratifier et de confirmer des conventions imposant au pays d'énormes obligations pour la construction d'un chemin de fer transcontinental, dont une grande partie deviendra la propriété d'une compagnie de chemin de fer à laquelle on affermera ce qui en restera pendant une période de cinquante ans à des conditions onéreuses pour l'Etat.

Que les obligations assumées par le pays en vertu des conventions projetées comprendront le coût presque complet de la construction du chemin de fer projeté, tandis que les obligations dont la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer se chargera sont comparativement peu importantes.

Cette Chambre est d'avis qu'au lieu de ratifier les conventions projetées, il serait plus dans l'intérêt public que le Dominion se chargeât entièrement des obligations nécessaires pour prolonger à travers le continent le réseau actuel des chemins de fer de l'Etat, complétant ainsi un chemin de fer transcontinental de l'Atlantique au Pacifique, lequel appartiendrait en entier à la population du Canada et serait sous son contrôle.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Une année compte peu dans la vie d'une nation, dans les annales d'un parlement ou d'une administration ; pourtant, il arrive parfois dans ce court laps de temps des événements qui sont d'un grand intérêt pour l'histoire. Il y a un an environ, la nouvelle se répandit que le gouvernement était en pourparlers avec des hommes haut placés dans le monde des chemins de fer dans le dessein d'établir une deuxième voie ferrée transcontinentale, et il est à propos de nous reporter en arrière et de nous rappeler comment cette proposition fut acueillie tout d'abord. A vrai dire, le parlement n'était pas encore saisi du projet. Cependant, il était au courant de l'opinion que nourrissaient les adversaires du ministère, grâce à des allusions discrètes faites dans cette enceinte, aux débats soulevés devant le comité des chemins de fer par la loi présentée par la compagnie qui projetait de réaliser cette colossale entreprise et, aussi, grâce aux commentaires des journaux.

Je puis dire à bon droit que, dans l'ensemble, l'opposition blâmait le projet d'établissement d'une nouvelle ligne à travers le continent. Ici même et dans la presse, parfois avec des airs triomphants, on demandait de quelle autorité le gouvernement entamait des négociations dans le dessin de construire une nouvelle voie ferrée à travers le continent ? Les journaux, les membres conservateurs du comité et de la Chambre nous disaient que ceux qui nourrissaient ce projet étaient des lanceurs d'affaires sans vergogne dont le seul but était de piller le trésor public. Tels étaient les sentiments de la gauche il y a moins d'un an.

Elle n'entrait pas encore dans les détails. Le marché n'était pas encore conclu ; nous n'en étions alors qu'aux préliminaires. Pourtant, la seule mention du fait que le gouvernement était sur le point d'entamer des négociations avec des gens haut placés dans les cercles de chemins de fer afin d'établir une nouvelle voie transcontinentale, était accueillie avec des airs de doute, de raillerie et de dérision et nous attirait le reproche de favoriser les projets osés de gens peu scrupuleux.

Telle était la situation à cette époque-là, cependant, que voyons-nous aujourd'hui ? Les membres de la gauche se bousculent, pour ainsi dire, tant ils manifestent d'empressement à témoigner de leur désir de voir se construire une voie ferrée entre les deux océans. Nous les voyons proposer des motions et des amendements, publier dans les journaux et redire à toutes les phases du débat qu'ils ne sont pas hostiles à l'établissement d'une autre voie ferrée, mais désirent uniquement combattre telle ou telle partie de l'entreprise.

Lorsque le parlement prit d'abord connaissance du projet, nos bons amis furent ébahis de constater que le gouvernement avait pu conclure un pareil marché tant ils le trouvaient téméraire et large, sauvegardant avec soin les intérêts du public, tout en ne mettant que faiblement à contribution les fonds de l'Etat. De ce moment-là, il s'opéra une évolution constante—ou plutôt une révolution —dans leur esprit si bien qu'aujourd'hui ils luttent à l'envie, d'une manière ou d'une autre, dans leurs démonstrations de sympathie en faveur de la construction d'un nouveau chemin de fer transcontinental. Telle est leur présente attitude qui contraste avec la conduite qu'ils tenaient il y a quelques mois. Mon honorable ami, le chef de la gauche, lui-

même, s'est vite senti obligé par les circonstances à tourner casaque. Le projet ministériel à peine divulgué et dès qu'on sût qu'il produirait des résultats magnifiques à peu de frais, mon honorable ami crut nécessaire de faire volte-face et exposa un contre-projet pour établir ce qu'il appelait un chemin de fer transcontinental.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre dit que j'ai fait volte-face et que je m'étais prononcé contre l'établissement d'une nouvelle ligne à travers le continent. Je ne me souviens pas d'avoir exprimé une opinion semblable.

L'honorable M. FIELDING : Je parle de l'opposition prise dans son ensemble.

Quelques VOIX : Ah ! ah !

L'honorable M. FIELDING : Et j'ai le droit de supposer que le leader de l'opposition était d'accord avec ses partisans.

M. R. L. BORDEN : Quels sont ceux qui se sont prononcés contre l'établissement d'une nouvelle ligne transcontinentale ?

L'honorable M. FIELDING : Mes commentaires se rapportent à l'attitude générale de la gauche et je rappellerai à mon honorable ami les sentiments exprimés devant le comité des chemins de fer et les écrits des organes attitrés de son parti. Je ne parle pas d'une déclaration en particulier, mais de l'ensemble de la conduite du parti conservateur à ce moment-là. Si mon honorable ami a eu la prudence de ne pas se prononcer carrément, c'est parce qu'il voulait voir de quel côté le vent soufflerait.

M. SAMUEL HUGHES : Me sera-t-il permis de poser une question ? Est-il vrai que le ministre des Finances a été sur le point d'imiter l'exemple de l'ex-ministre des chemins de fer et de sortir du cabinet.

Quelques VOIX : Oh ! oh ! à l'ordre.

L'honorable M. FIELDING : Je veux bien répondre. J'aime ces interruptions, mais je n'ai pas saisi les paroles de mon honorable ami.

M. SAMUEL HUGHES : Est-il vrai que le ministre des Finances se proposait de sortir du cabinet ?

L'honorable M. FIELDING : Mon honorable ami me dira-t-il de qui il tient ce renseignement

M. SAMUEL HUGHES : Le bruit court que l'honorable ministre lui-même a fourni ce renseignement.

L'honorable M. FIELDING : En réponse à mon honorable ami, je lui demande qui l'a renseigné. Si quelqu'un a tenu ce propos, je lui oppose la dénégation la plus formelle. Si l'honorable député trouve celui qui a lancé cette nouvelle, il pourra lui dire cela de ma part.

L'an dernier nous avons fait connaître nos intentions et notre projet, soigneusement élaboré, sauvegardant amplement les intérêts du public. Que se passa-t-il alors ? La gauche déclara qu'il n'y en avait que pour le Grand Tronc. Elle ajouta que ceux qui avaient dirigé les négociations au nom du gouvernement étaient ou des incapables ou des ministres malhonnêtes. Rien n'était trop bon pour le Grand Tronc d'après ce contrat, disait-elle; tous les avantages étaient de son côté et nous faisions à la compagnie un cadeau princier aux dépens du public.

Lorsque nous avons conclu cette convention nous savions que nous avions affaire à des industriels de chemin de fer éminents, mais que nous ne traitions pas, à proprement parler, avec la Compagnie du Grand Tronc elle-même. Le contrat était signé par le président, plusieurs directeurs et l'administrateur de la compagnie. Convaincus de leur bonne foi, nous n'ignorions pourtant pas qu'aucune résolution des actionnaires ne les autorisait à prendre des engagements. Par suite, certaines clauses du contrat imposant des obligations au Grand Tronc lui-même, il était nécessaire, avant de rien entreprendre, que les actionnaires du Grand Tronc ratifiassent le contrat.

Lorsque nous nous sommes adressés à la compagnie elle-même, nous découvrîmes qu'elle ne consentait pas à tenter l'entreprise. Il n'y avait pas de mauvaise foi de la part des signataires du contrat. Ils avaient été sincères et avaient cru et avaient eu raison de croire que les actionnaires ratifieraient le contrat qu'ils avaient signé à Ottawa. J'imagine que leur opinion était d'autant mieux fondée qu'elle s'appuyait sur les dires des députés de la gauche représentant que ce contrat était une aubaine pour la Compagnie du Grand Tronc. Ils nous parlaient d'un contrat léonin, nous reprochant de faire un cadeau au Grand Tronc. Néanmoins, lorsque le conseil d'administration, d'abord, et ensuite un groupe d'actionnaires réunis à Londres mirent la question à l'étude, nous apprîmes que la compagnie faisait si peu de cas des déclarations des députés de la gauche qu'elle refusait un marché si avantageux pour elle, au dire de nos adversaires. Evidemment, les intéressés avaient suivi de près les débats de la Chambre, ils avaient pris connaissance de notre plaidoyer—et nous avions défendu de notre mieux un contrat que nous jugions excellent. Les directeurs du Grand Tronc avaient également porté l'oreille aux protestations des députés de la gauche. S'ils avaient ajouté foi à leurs déclarations, s'ils avaient cru qu'il s'agissait d'un contrat léonin et qu'il n'y en avait que pour le Grand Tronc aux dépens du Canada, ils se seraient empressés d'accepter la convention et les actionnaires se seraient réjouis d'approuver leur conduite. Les conservateurs du Canada qui, instruits à l'école des députés de la gauche, crurent que tout était profit pour le Grand Tronc dans ce contrat qui constituait pour la compagnie un

don inestimable, ont dû être surpris de voir que le Grand Tronc n'envisageait pas la situation sous le même jour et pensait au contraire, que le fardeau que lui imposait la convention était de nature à écraser la compagnie. Si vous établissez un parallèle entre l'attitude de l'opposition et celle des directeurs et des actionnaires du Grand Tronc, force vous sera d'inférer que ces capitalistes prudents et sagaces de Londres ne reposaient pas beaucoup de confiance dans les profits énormes que leur prédisaient nos adversaires. La gauche a souvent ressassé, au cours du présent débat, les éloges que sir Charles Rivers-Wilson a fait du contrat. Franchement, lorsque nous avons communiqué le texte du contrat aux intéressés, le parlement et la population du Canada, nous l'avons naturellement présenté sous le jour le plus favorable.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. FIELDING : Certainement. De même, lorsque sir Charles Rivers-Wilson a communiqué le contrat aux actionnaires de la compagnie, à Londres, il en a, naturellement, fait ressortir les avantages. La gauche s'est emparée avidement de chaque parole élogieuse et l'a répétée à satiété. Pourtant, il y a des passages du compte rendu de la réunion des actionnaires qu'elle n'a pas cités avec autant de complaisance, entre autres, les assertions de M. Allen. Ce dernier était un directeur de la compagnie dont il faisait partie depuis plusieurs années. Il possédait au Canada des capitaux considérables en propre et en fidéicommis. Et, loin de penser que le contrat était avantageux pour le Grand Tronc, M. Allen a cru qu'il causerait la ruine de la compagnie et, plutôt que de l'approuver, il a préféré se démettre de sa charge.

Le même incident s'est produit des deux côtés. Ici, un membre du cabinet, qui n'approuvait pas la convention, qui la jugeait contraire à l'intérêt public, a remis son portefeuille. Dans les assises solennelles des actionnaires du Grand Tronc, un membre du conseil d'administration, persuadé que le contrat avait un caractère unilatéral et était préjudiciable à la compagnie, a refusé d'en prendre la responsabilité et a abandonné son poste.

Voyons donc ce que disait M. Allen. Etant dans l'impossibilité d'assister à la réunion des actionnaires, il transmit un mémoire dont son fils donna lecture devant l'assemblée. J'en extrais ce qui suit :

Vu que j'ai donné mes services à la Compagnie du Grand Tronc depuis le mois d'octobre 1891 jusqu'à la date de ma démission, en décembre dernier, et que j'ai assisté et prêté mon concours à l'habile exploit accompli par M. Hays qui, après avoir pris la compagnie dans un état voisin de la déconfiture, l'a mise sur le pied de prospérité où elle se trouve (applaudissements) et vu que j'ai à sauvegarder des capitaux considérables tant personnels que fiduciaires—je vous dirai qu'ils se chiffrent presque par £50,000—je me suis opposé depuis le 24 juillet dernier à poursuivre le projet du Grand-Tronc-Pacifique à moins que le conseil d'administration n'obtînt une masse de renseignements nécessaires. Fermement convaincu, comme je le suis, que ce projet, s'il est réalisé, finira par causer la ruine du Grand-Tronc, j'ai cru qu'il était de mon devoir envers les intéressés de leur communiquer, au moins quelques-unes des raisons qui servent de base à ma conviction.

Telle était l'opinion d'un directeur du Grand Tronc, opinion dont la Chambre prend connaissance pour la première fois, il me semble. Pourtant, les députés avaient entre les mains et ont cité à mainte reprise ce compte rendu dont ils font un si grand cas!

Je vois qu'un autre actionnaire, M. Merlin, a adressé la parole à l'assemblée. Il disait :

Je parle en ma qualité d'intéressé possédant à peu près £10,000 valant des actions les plus récentes occupant le troisième rang des actions privilégiées. Après avoir erré plusieurs années dans le désert et au moment d'en sortir, je ne crois pas qu'il y ait lieu, lorsque nous sommes sur le point de toucher un dividende légitime, de nous enfoncer de nouveau dans une solitude en grande partie inconnue (écoutez! écoutez !)—située beaucoup plus au nord et recouverte, chaque année, d'une couche de neige beaucoup plus épaisse.

J'ai lu attentivement le contrat et je crois que le conseil d'administration a pris des risques sans imposer aucune obligation ou gouvernement du Canada, si ce n'est la renonciation pendant sept ans au loyer de la division de l'Est et le paiement, pendant une autre période septennale, de l'intérêt sur le coût de la construction de la division de l'Ouest. Pourquoi le conseil n'a-t-il pas entrepris d'établir la division de l'Est et laissé au gouvernement le soin de construire la division de l'Ouest, notamment la section des montagnes Rocheuses ? (Ecoutez ! écoutez !)

Nous connaissons maintenant l'opinion des outranciers des deux clans.

M. CLANCY : L'honorable député (M. Fielding) est-il de l'avis de M. Merlin ?

M. FIELDING : Non, non. La différence entre l'honorable député (M. Clancy) et moi c'est que je n'approuve pas tous ceux qui dénigrent ma patrie.

La gauche opinait que le Grand Tronc n'assumait aucune responsabilité. D'un autre côté, un directeur de la compagnie qui a placé $50,000 dans cette exploitation et un autre actionnaire, mettent les intéressés en garde prétextant que l'entreprise sera ruineuse pour le Grand Tronc, parce que le gouvernement court pour ainsi dire aucun risque tandis que la compagnie assume de lourdes responsabilités.

L'honorable député (M. Clancy) me demande si je partage cet avis. Non. On nourrit des opinions extrêmes à l'égard de ce projet. Je n'approuve pas plus les idées outrancières de M. Allen que celles de l'honorable M. Blair; le vrai est entre les deux. L'entreprise n'est pas aussi désavantageuse pour le Grand Tronc que M. Allen veut bien le dire; elle ne sera pas aussi préjudiciable

au Canada que le pensait mon ancien collègue.

M. SPROULE: Le ministre sait sans doute que M. Allen a exprimé cette opinion avant les dernières concessions ?

L'honorable M. FIELDING : Le mémoire de M. Allen a été lu après les dernières concessions et devant les actionnaires convoqués en assemblée afin de ratifier le contrat tel que modifié.

M. SPROULE : N'est-il pas vrai que l'un des directeurs a laissé entendre que M. Allen avait écrit son mémoire avant les dernières modifications ?

L'honorable M. FIELDING : Sir Charles Rivers-Wilson a, je crois, exprimé l'espoir que les dernières modifications auraient fait disparaître quelques-unes des objections de M. Allen. Néanmoins, il demeure acquis que le propre fils de M. Allen a lu le mémoire de celui-ci à une réunion des actionnnaires tenue après la modification du contrat, expressément dans le but de le ratifier. N'est-ce pas une preuve que les concessions faites n'avaient pas calmé les scrupules de M. Allen ? Autrement, il n'eut pas envoyé son fils à l'assemblée afin de faire cause commune avec les adversaires du projet. La morale de tout ceci, c'est qu'il ne faut pas aller aux extrêmes. De même que nous refusons d'ajouter foi aux paroles de M. Allen qui prétend que l'entreprise ruinera le Grand Tronc, de même nous refusons de croire les députés de la gauche qui, de leur côté, déclarent que ce projet sera désastreux pour le Canada. Une chose est certaine; c'est que M. Allen, plutôt que sir Charles Rivers-Wilson, a exprimé les sentiments qui animaient alors les financiers de la place de Londres, car j'apprends qu'aussitôt après l'assemblée, les actions du Grand Tronc ont baissé à la Bourse de la capitale anglaise. Je n'hésite pas un seul instant à croire que, si les cours ne se sont pas encore raffermis, ils ne tarderont pas à se relever, parce que, ainsi que le disait l'an dernier le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), le meilleur marché est celui où les intérêts contraires ont été sauvegardés et où les deux parties ont lieu d'espérer que leurs capitaux rapporteront un revenu légitime.

A présent, considérons un instant pourquoi cette question s'impose aujourd'hui à notre attention. Les députés de la gauche ont tout remis en jeu tandis qu'en réalité les Chambres n'ont été réunies que dans le but d'étudier les modifications que la loi a subies. Examinons quels sont ces retouches. Le comité en a fait une étude approfondie et je ne fatiguerai pas la députation par de trop longs commentaires.

Le principal amendement—non le premier, mais celui dont je m'occuperai en premier lieu parce qu'il a surtout essuyé le feu de la discussion—a trait aux actions ordinaires. Le premier contrat stipulait que la Compagnie du Grand Tronc acquerrerait et retiendrait une certaine quantité de ces actions Plus tard, la compagnie demanda au gouvernement l'autorisation de donner ces effets en nantissement et de les employer à prélever les fonds nécessaires. Nous avons consenti à sa demande en y mettant comme condition qu'elle conservera la majorité des titres. Cete concession n'a pas d'importance à l'heure qu'il est ; elle n'intéresse que le capital sur lequel la compagnie aura des dividendes à payer et qui entrera en ligne de compte lors de la reglementation des tarifs.

Au cours du débat, on a déjà déclaré qu'autrefois on attachait une importance signalée au chiffre du capital des compagnies de chemins de fer à cause des conséquences qu'avait entraîné pour le pays un autre traité, négocié non par le présent gouvernement mais par le parti politique auquel appartiennent les membres de l'opposition. Le traité conclu avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique renferme une stipulation désignée comme la clause des dix pour cent. Elle porte que les dispositions de la loi des chemins de fer au chapitre de la réglementation des tarifs ne s'appliqueront pas à cette compagnie tant que ses recettes ne représenteront pas le dixième de son capital. Le public a jugé, surtout dans ces derniers temps, que cette stipulation est très répréhensible. Nous n'ignorons pas, non plus, que la population du Nord-Ouest a fait entendre les plus vives réclamations et a demandé qu'on apportât un remède à ses griefs. A l'heure qu'il est, les tribunaux ont à décider quel est, à proprement parler, le capital qui doit entrer en ligne de compte dans la computation des recettes. Je n'entends pas prédire quelle décision sera rendue, et je me contente de signaler le frappant contraste qui existe entre le traité conclu autrefois et le présent contrat. Tandis que le premier renfermait cette stipulation et qu'il importe en conséquence de pouvoir déterminer quel est le capital de la compagnie, le second ne contient pas cette clause des dix pour cent et il n'y a plus lieu de faire entrer le capital en ligne de compte. Quand il s'agit du chemin de fer Canadien du Pacifique, il faut s'adresser aux tribunaux afin de savoir si le capital qui doit rapporter un dividende et dont il faut tenir compte dans la fixation des tarifs, est constitué par les vingt-cinq pour cent, ancien prix d'achat des actions du Pacifique Canadien, ou par la valeur au pair de ces actions, comme les actionnaires actuels le prétendront vraisemblablement. Cette question doit être tranchée en ce qui a trait au Pacifique Canadien et, si le présent contrat renfermait une stipulation semblable, il serait indispensable de prendre soin d'empêcher la majoration du capital. Mais cette clause des dix pour cent n'existe pas et cette question n'a pas d'importance.

J'ai déjà déclaré et je répète, afin que mes paroles soient consignées dans les débats, que la loi des chemins de fer du Canada nous

donne les pouvoirs les plus étendus et les plus absolus de fixer les tarifs du Grand-Tronc-Pacifique.

La restriction imposée par le contrat du Canadien du Pacifique signé par l'ancien gouvernement n'existe pas dans le présent cas. Lorsqu'il s'agira de fixer les tarifs de tranport, le Grand-Tronc-Pacifique sera aussi entièrement, aussi absolument, aussi pleinement sous la dépendance de la commission canadienne des chemins de fer que la plus petite voie ferrée du pays. Cette différence est d'une suprême importance parce qu'elle rend inutile des choses qui étaient nécessaires lorsqu'il s'agissait du Canadien du Pacifique protégé par la clause des dix pour cent. Aussi, bien que j'eusse moi-même préféré laisser le contrat intact pour les raisons que j'ai énoncées à la dernière session, les retouches qu'il a subies sont moins répréhensibles que nos adversaires le disent. Dans le discours qu'il a prononcé aujourd'hui, le leader de la gauche (M. R. L. Borden) a fait maintes allusions aux titres majorés qui devront rapporter un dividende et qui entreront en ligne de compte dans la fixation des tarifs de transport. La loi qui ratifie le contrat ne permet pas de tenir compte du capital majoré. L'article 39 de la loi des chemins de fer donne à la Commission les pouvoirs les plus étendus de s'enquérir des affaires des compagnies, afin de découvrir non seulement quel est leur capital apparent, mais la somme que ce capital représente, quel emploi utile elles en ont fait, quel prix elles ont reçu. Après cela, les commissaires sont en mesure de dire quel est le chiffre du capital qui doit servir de base à la computation d'un intérêt modéré. L'artcle 309 est long ; cependant, je le lirai si la Chambre m'y autorise, car il n'a pas été cité au cours du débat. Il dispose que :

La Commission peut en tout temps, par notification faite à la compagnie, ou à quelqu'un de ses officiers, employés ou agents, la requérir, ou requérir cet officier, employé ou agent de fournir à la Commission, à la date ou dans le délai fixé par la notification, un exposé de situation par écrit, montrant, jusqu'au point que le voudra la Commission et avec les particularités et détails qu'elle exigera, l'actif et le passif de la compagnie—le chiffre de ses actions émises et en circulation—la date à laquelle ces actions ont été émises—le montant et la nature du prix reçu par elle pour cette émission——

"Le montant et la nature du prix que la compagnie aura reçu pour cette émission." Elle ne peut pas vendre ses actions le quart du prix et exiger qu'elles rapportent un dividende sur la valeur au pair.

—le montant et la nature du prix reçu par elle pour cette émission, et, si ce prix n'a pas été complètement payé en argent, la nature des services rendus à la compagnie ou des biens reçus par elle à l'égard de cette émission d'actions—les recettes et dépenses brutes reçues ou faites par la compagnie pendant tout espace de temps spécifié par la Commission, et pour quelles fins ces dépenses ont été faites—le montant et la nature de toutes primes, dons ou subventions reçus par la compagnie de quelque source que ce soit, ainsi que leur provenance, la date de leur réception, et dans quelles circonstances ils ont été ainsi reçus ou donnés—les obligations émises par la compagnie, la proportion restant alors en circulation et qui a été rachetée—le montant et la nature du prix reçu par la compagnie pour ces obligations—le caractère et le chiffre des dettes et engagements contractés par la compagnie et grevant ses biens ou son entreprise, ou quelque partie de ses biens, et ce qu'a reçu la compagnie à l'égard de ces dettes et engagements, et les circonstances dans lesquelles ils ont été contractés—le coût de la construction du chemin de fer de la compagnie ou de quelque partie du chemin—le chiffre et la nature du prix payé ou de la considération donnée pour tous les biens acquis par elle—les détails de tout bail, contrat ou arrangement fait par la compagnie et toute autre compagnie ou personne —et généralement l'étendue, la nature, la valeur et le détail des biens, recettes et affaires de la compagnie.

Aux termes de cet article, la Commission des chemins de fer sont revêtus de tous les pouvoirs nécessaires pour prendre connaissance de la manière dont les actions ordinaires sont émises, des conditions auxquelles elles sont livrées au Grand Tronc, du prix que le Grand-Tronc-Pacifique en retire, de l'emploi qui sera fait de cet argent—si le prix est en argent, et de la valeur des services rendus par le Grand Tronc si le transport a lieu pour d'autres considérations. Dans toutes les questions de cette nature, la Commission des chemins de fer sera appelée à juger en dernier ressort, et toute majoration du capital devient impossible, comme base des taux de transport.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

A huit heures la séance est reprise.

L'honorable M. FIELDING : Au moment de la suspension de la séance j'expliquais à la Chambre les circonstances dans lesquelles le gouvernement avait décidé de proposer au parlement certaines modifications au contrat de l'an dernier. J'ai expliqué que bien que nous eussions fait un contrat avec des hommes éminents intéressés dans le Grand Tronc, y compris le président et les principaux fonctionnaires de la compagnie, nous n'ignorons pas que ce contrat pour devenir définitif devait être approuvé pas les actionnaires du Grand Tronc. Nous avions tout lieu de supposer que les arrangements faits par le président et les principaux fonctionnaires seraient ratifiés par les actionnaires. Dans la suite, cependant, certaines difficultés se produisirent. Un des directeurs du Grand Tronc n'approuva pas ces arrangements, absolument comme un de nos collègues, de notre côté, ne voulut pas le ratifier, et les directeurs nous firent savoir qu'ils ne pouvaient pas faire accepter le contrat par les actionnaires de la compagnie. Il nous res-

tait a décider quelle ligne de conduite nous devions tenir. Nous pouvions répondre que nous nous en tenions au contrat de 1903, et que s'il n'était pas exécuté à la lettre, tout le projet irait à l'eau. Nous pouvions, d'un autre côté, discuter la question avec les promoteurs de l'entreprise et les directeurs du Grand Tronc pour voir s'il serait possible de s'entendre sur certaines modifications qui, tout en donnant satisfaction aux actionnaires, ne mettraient en péril aucun intérêt public. Notre décision fut qu'il ne serait pas sage de compromettre le succès d'une grande entreprise nationale à laquelle nous attachions tant d'importance, si certains changements pouvaient la rendre possible, sans nuire aux intérêts du pays.

Les honorables membres de la droite ont qualifié sévèrement cette attitude du gouvernement. Ils ont supposé que le Grand Tronc avait dit : " Il nous faut tels ou tels changements," et que le gouvernement les avait accordés. On pourrait en dire autant de toute transaction entre deux parties contractantes, mais ce qui a eu lieu, en réalité, c'est que les deux parties se réunirent pour discuter quelles concessions pourraient être faites pour faire disparaître les objections des actionnaires récalcitrants, sans dangers graves pour les intérêts du pays.

A entendre les orateurs de la gauche, on pourrait croire que le fait de proposer des changements dans une affaire aussi grave est une chose qui ne s'est jamais vue et qui est nécessairement blâmable. A-t-on oublié le cas du Canadien du Pacifique ? Le gouvernement avait accordé à cette compagnie des millions de dollars, des millions d'acres de terre, une exemption des droits de douane, une exemption de taxes foncières, le monopole du transport par chemin de fer, et tous les privilèges possibles sur terre, sur l'eau et sous la terre, et cela n'a pas empêché la compagnie quelques années plus tard de venir informer le parlement que toute l'entreprise serait abandonnée, si le gouvernement ne lui venait pas en aide. Ne se rappelle-t-on plus que cette grande compagnie, très peu de temps après sa formation, est venue dire au parlement : " Si vous ne nous faites pas une avance de $30,000,000, nous avons le regret de vous dire que nous serons forcés de tout abandonner.

Voilà la situation dans laquelle s'est trouvé sir John Macdonald, à cette époque. Il avait à choisir. Il est possible que quelques députés libéraux aient eu la cruauté de prétendre que le Canadien du Pacifique était venu dire au gouvernement : Faites ceci, et que le gouvernement le fit, mais aujourd'hui, même ceux qui pouvaient penser ainsi à cette époque, doivent admettre que le gouvernement et le parlement ont bien fait de venir en aide au Canadien du Pacifique pour assurer le succès de cette grande entreprise nationale. Les trente millions furent remboursés et le pays ne perdit rien dans cette transaction, mais les choses auraient pu tourner autrement. A cette époque rien ne nous garantissait que ce chemin de fer aurait le succès qu'il a eu. Le gouvernement d'alors crut, et à présent nous pouvons dire avec raison, qu'il ne serait pas sage de compromettre cette grande entreprise nationale, si cela pouvait être évité par quelques concessions raisonnables.

C'est exactement ce qu'a fait le gouvernement actuel à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique quand il s'est agi de modifier le contrat. Cet après-midi, j'ai expliqué un de ces changements, et je vais continuer à expliquer les autres aussi brièvement que possible. La plupart d'entre eux sont sans grande importance, à l'exception de deux, relatifs à la question financière. Les directeurs du Grand-Tronc tenaient aux autres, parce qu'ils feraient disparaître les objections d'une partie des actionnaires et rassureraient les capitalistes timorés qui sont nombreux.

Il y avait, par exemple, cette demande de prolonger de cinq à huit ans le délai accordé pour la construction du chemin. Nous ne croyons pas que la construction de la ligne prendra huit ans, mais les promoteurs de la ligne nous disaient : Vous avez entre les mains un dépôt de $5,000,000 et nos actionnaires ne consentiront jamais à ce qu'une somme aussi importante soit confisquée, si vous ne nous accordez pas un délai plus long pour achever les travaux. La compagnie ne pense pas prendre huit ans à construire le chemin ; elle espère toujours terminer les travaux dans un délai de cinq ans, mais pour satisfaire les actionnaires et rassurer les capitalistes, les organisateurs demandaient cette prolongation de délai, et nous y avons consenti. Je ne crois pas que personne ici considère ce changement comme bien important.

Les promoteurs demandèrent aussi de faire certains arrangements relatifs à l'affermage des parties de la ligne qui seraient terminées. Dans le premier contrat, il était statué sur l'affermage de la division de l'est par le Grand-Tronc-Pacifique. Il y était dit que les parties construites de la ligne pourraient être exploitées par les commissaires. La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique est venue nous dire : Si certaines parties de la ligne sont achevées avant les autres, vous devriez nous les louer en attendant que toute la ligne soit parachevée, et nous n'avons eu rien à répondre à cela. Nous ne désirons pas du tout exploiter ce chemin. Nous ne voulons pas que ce soit un chemin exploité par l'Etat.

L'honorable chef de l'opposition n'a pas encore osé se déclarer franchement en faveur des chemins de fer possédés et exploités par l'Etat, mais si plus tard, il a le courage de le faire, nous serons prêts à engager la discussion sur ce terrain, et nous prendrons le pays comme juge.

M. SPROULE : Vous ne pouvez pas l'empêcher.

L'honorable M. FIELDING : Que dit l'honorable député ?

M. SPROULE : Vous êtes dans la position d'Hobson ; vous n'avez pas le choix.

L'honorable M. FIELDING : Je ne comprends pas mon honorable ami.

M. ALEXANDER JOHNSTON : Personne ne le comprend.

L'honorable M. FIELDING : Nos adversaires sont les porte-paroles de deux compagnies de chemin de fer qui leur disent quoi faire, mais ils devraient se rappeler le dicton qui dit de ne pas mesurer les autres à son aune. Nous ne voulions pas exploiter nous-mêmes cette division de l'est, quand elle serait achevée, et nous n'avions pas de raison pour refuser au Grand-Tronc-Pacifique d'exploiter les parties complétées, si la compagnie le jugeait à propos. En faisant cette concession nous ne sacrifions aucun intérêt du pays.

Un autre amendement assez anodin concerne les causes qui pourraient retarder les travaux. Dans presque tous les contrats de cette nature, il y a une clause stipulant que si pour cause de force majeure, comme la visite de Dieu, le fait des ennemis du roi, les inondations, etc., etc., les travaux étaient retardés, les entrepreneurs n'en seront pas tenus responsables, et ici, nous avons ajouté les grèves, comme une de ces causes. Nous ne voyons pas de raison pour refuser de comprendre les grèves parmi les causes de retard.

Une autre difficulté s'est présentée relativement au matériel roulant. La compagnie était tenue de fournir du matériel roulant jusqu'à concurrence de $20,000,000, dont $5,000,000 seraient affectés à la division de l'est. La compagnie fit observer que la division de l'Ouest devait être achevée dans un temps déterminé, tandis qu'aucun délai n'était assigné pour la construction de la division de l'Est.

Nous construisons cette division nous mêmes et il n'y a pas de raison pour que nous nous obligions à la construire dans un temps déterminé, bien qu'il soit à peine nécessaire de dire que les travaux, sur cette division, seront exécutés avec toute la diligence possible. Quoi qu'il en soit, le Grand-Tronc-Pacifique fit observer que vu qu'il n'y avait pas de délai fixé pour la construction de la division de l'Est, il pourrait arriver que tout le matériel roulant serait prêt pour la division de l'Ouest, et que la division de l'Est n'étant pas achevée, ne pourrait pas utiliser pour $5,000,000 de matériel roulant que la compagnie était obligée de nous fournir. Je ne crois pas qu'il soit juste de punir le Grand-Tronc-Pacifique d'une chose dont nous serions responsables. Nous ne prévoyons pas un pareil retard ; nous voulons que les travaux, sur la division de l'Est, se poursuivent avec toute la diligence possible et nous espérons qu'elle sera achevée en même temps que la divison de l'Ouest. Dans ce cas, cette clause, n'aurait absolument aucun effet. Mais, si pour une raison ou pour une autre, il arrivait que la ligne de la compagnie fut achevée avant la nôtre, et si la compagnie mettait pour $15,000,000 de matériel roulant sur sa ligne, dont une partie représentant une valeur de $5,000,000 serait marquée comme devant être affectée à la division de l'Est, nous consentirons à considérer cela comme une exécution satisfaisante du contrat. On ne peut pas exiger que la compagnie ait à souffrir de notre propre retard. C'est la seule explication de ce changement et je la crois suffisante.

Nous arrivons maintenant à la clause relative à la déchéance et à la vente. La compagnie demandait que la déchéance ne fût pas prononcée pour cause d'un retard temporaire, tant qu'il n'y aurait pas un retard de cinq ans dans le paiement des intérêts. Nous avons trouvé cette demande raisonnable. Dans les transactions ordinaires, entre le propriétaire d'une maison et le porteur d'une hypothèque, ce dernier ne cherche pas généralement à mettre son débiteur dans l'embarras, parce qu'il est quelque peu en retard dans le service des intérêts. On accorde toujours un temps raisonnable à un débiteur pour sortir d'une difficulté, et en règle générale on ne confisque pas une propriété hypothéquée parce que les intérêts n'ont pas été payés pendant deux ou trois ans.

M. R. L. BORDEN : Mais le droit existe toujours.

L'honorable M. FIELDING : Oui. La concession qu'on nous a demandée consiste à ne pas prononcer la déchéance tant que le paiement des intérêts ne sera pas de cinq ans en retard. Je considère qu'au point de vue des affaires, c'est une proposition bien raisonnable, et je ne vois pas qu'il y ait lieu de s'alarmer parce que le gouvernement y a consenti Reste ensuite la manière d'opérer la confiscation. Dans le premier contrat, il était stipulé que le gouvernement pourrait prendre possession du chemin à défaut de paiement, mais dans le contrat supplémentaire, il a été convenu, vu que le gouvernement et la compagnie auraient un intérêt mixte, qu'on adopterait ce qu'on a appelé le système anglais—le chemin sera mis entre les mains d'un mandataire ou administrateur chargé de distribuer les recettes au *pro rata*, entre tous les intéressés.

Cela ne me paraît pas être bien différent de la stipulation du premier contrat. Puisque le gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique auront des intérêts en commun, nous serons intéressés à voir à ce que le partage des recettes se fasse équitablement, et quand nous aurons reçu notre part, quelle objection pouvons-nous avoir à ce que la compagnie reçoive la sienne. De plus, la compagnie reste tenue de payer l'intérêt sur la deuxième émission d'obligations.

Un autre amendement concerne le droit de parcours et de traction sur la division de l'est, après l'expiration des 50 ans. Pourquoi ne pas accorder ce privilège à la compagnie pour toujours ? Le but principal de

l'entreprise n'est-il pas de faire de cette division de l'est une grande voie de communication nationale, entre l'Est et l'Ouest ; notre but n'a-t-il pas toujours été d'accorder un privilège de libre parcours à tous les chemins de fer qui le demanderaient ? Si à l'expiration de 50 ans, le Grand-Tronc-Pacifique est dépossédé ; si le gouvernement décide de reprendre la division de l'est et ne permet plus au Grand-Tronc-Pacifique de l'exploiter, pourquoi lui refuserait-on un permis de libre parcours, de même qu'à n'importe quelle autre compagnie

Un autre changement a trait aux embranchements, après cinquante ans ; mais cette question a été discutée au long si récemment, que je ne serais pas excusable d'y revenir. Pendant la durée du bail le Grand-Tronc-Pacifique pourra construire des embranchements et quand le gouvernement reprendra le chemin, ces embranchements seront utiles soit au gouvernement, soit à la compagnie. Il est possible que quelques-uns ne soient pas utiles au Grand-Tronc-Pacifique, mais le soient au gouvernement, qui sera propriétaire de la ligne principale. J'ai expliqué l'autre jour, que le Grand-Tronc-Pacifique n'aurait pas d'avantage à exploiter indépendamment du réseau, une courte ligne, mais ce qui ne serait pas une entreprise profitable pour la compagnie, pourrait l'être pour le gouvernement, qui possèdera toute la ligne. A ce propos, je me permettrai d'ajouter que le Canada est dans une période de rapide développement ; nous faisons d'énormes progrès et nous en avons la preuve de tous les côtés ; personne assurément ne manquera de confiance dans l'avenir du pays, au point de prétendre que dans cinquante ans d'ici quelques-uns de ces embranchements seront inutiles. Je suis convaincu qu'après réflexion, nos honorables adversaires reconnaîtront que grâce à la rapidité de nos progrès, surtout dans l'Ouest, il est évident que dans cinquante ans il y aura assez de trafic pour que pas un seul de ces chemins de fer soit dans une position à ne pas donner de profits.

Il reste deux autres amendements assez importants au point de vue financier. Le premier a trait à la garantie de l'Etat, pour la construction de la section des montagnes sur la division de l'Ouest. Dans mes calculs de l'an dernier, j'avais été informé que la section des montagnes aura 480 milles, et je continuerai à me servir de ce chiffre, bien que sir Charles Rivers-Wilson porte la distance à 500 milles, en chiffre ronds.

Sur la section des prairies, nous garantissons les trois quarts du coût de la construction, jusqu'à concurrence de $13.000 par mille, et sous ce rapport, il n'y a aucun changement. Mais à l'égard de la section des montagnes, nous avions convenu de garantir les trois quarts du coût de la construction, jusqu'à concurrence de $30,000 par mille.

M. FIELDING.

On avait calculé approximativement que ce chemin coûterait à peu près $40,000 par mille. Il était parfaitement entendu, dès le début, que nous garantissions les trois quarts du coût de la construction, et le maximum de notre garantie était supposée représenter cette somme. Mais il était aussi entendu que si le chemin de fer coûtait plus de $40,000 par mille, le Grand-Tronc-Pacifique devait en courir le risque. Le Grand Tronc nous représente que cela constituait une difficulté aux yeux de certains de ses actionnaires. On disait que ce chemin pourrait coûter plus de $40,000 par mille et que si le gouvernement ne garantissait que $30,000 par mille, la proportion que le Grand Tronc aurait à garantir serait plus forte et que cela introduisait un élément d'incertitude dans l'entreprise.

La compagnie prétendait que le gouvernement devait prendre sa part de cette incertitude en garantissant les trois quarts du coût de la construction, quel qu'il soit. Les deux parties contractantes auront intérêt à ce que le coût n'en soit pas exagéré et à ce que le chemin soit construit le plus économiquement possible. Pour ces raisons le gouvernement a consenti à garantir les trois quarts du coût de la construction de la section des montagnes, sans limiter sa garantie à $30,000 par mille. Cet amendement, jusqu'à un certain point, augmente le chiffre de nos obligations, mais ce chiffre ne peut pas être précisé. On avait d'abord calculé approximativement que ce chemin coûterait $40,000 par mille. Je remarque que lors de la discussion qui a eu lieu entre les actionnaires du Grand Tronc à Londres, sir Charles Rivers-Wilson a parlé de $50,000 par mille, auxquels il ajoutait les intérêts pendant la construction, ce qui portait le tout à $56,000 par mille. Le gouvernement incline à croire que ce calcul est exagéré. Mais admettons franchement que si le coût du chemin dans la section des montagnes dépasse de beaucoup notre premier calcul de $40,000 par mille, la proportion de nos obligations en sera augmentée d'autant. Mais si nous restons toujours dans cette proportion d'un quart et de trois quarts, la différence ne peut pas être considérable, et le pays ne sera pas effrayé de ce surcroit d'obligations.

Le dernier changement important, relatif au côté financier de la question, a pour but de donner plein effet à la garantie du gouvernement. Lorsque ce contrat a été passé, ou plus exactement, quand les négociations ont été entamées, il y a environ un an, le marché monétaire était dans des conditions favorables et l'on supposait que des obligations portant trois pour cent d'intérêt et garanties par le gouvernement, se vendraient au pair. Mais plusieurs mois s'écoulèrent et quand le Grand Tronc fut en position de discuter cette question avec les hommes de finance, le marché monétaire était dans le désarroi et la compagnie craignait de ne pou-

voir se procurer les capitaux nécessaires avec une garantie de 3 pour cent du gouvernement. Il fit observer que si elle était obligée de placer ces obligations au-dessous du pair, cela diminurait d'autant les moyens à sa disposition pour construire le chemin, et elle demande d'être mise en état, par un moyen quelconque, de prélever le montant que le gouvernement avait eu l'intention de lui donner. Après d'assez longues discussions, car la question était grave, nous en sommes venus à la conclusion de modifier les arrangements financiers relatifs à la division de l'Ouest, de manière à ce que la compagnie put réaliser une somme égale à la valeur des obligations au pair.

Le moyen auquel on aura recours pour atteindre ce but n'est pas spécifié dans le contrat, mais comme il a été expliqué au cours du débat, un bon moyen serait d'augmenter le chiffre de l'émission, de manière à ce que la vente des obligations rapportât une somme égale à celle que la première émission aurait rapportée, au pair. C'est ce moyen qu'au cours du débat, nous avons tous supposé qui serait employé, et je ne doute pas que ce soit ce qui sera fait.

Quand les obligations seront mises sur le marché, s'il arrivait qu'elles ne fussent pas prises au pair, nous devrons augmenter le chiffre de l'émission de manière à combler la différence. Les honorables députés de la gauche, au cours du débat, ont tous laissé entendre que des obligations 3 pour 100 ne trouveraient pas d'acquéreurs à plus de 90. Cette supposition a été faite au moment où le marché monétaire était dans les plus mauvaises conditions. Mais ces opérations couvriront plusieurs années, et je suis convaincu que lorsque les circonstances auront changé, lorsque les pays ne seront plus en guerre, lorsque les causes défavorables auront disparu, ces obligations 3 pour 100 se vendront à un prix si rapproché du pair, qu'il ne sera pas nécessaire d'augmenter le chiffre de l'émission autant qu'on l'a prétendu. Je n'admets pas avec les honorables députés de la gauche, que les conditions défavorables du marché actuel, persisteront pendant six ou sept ans.

Si à la date où ces obligations seront mises sur le marché, elle se vendent au-dessous du pair, nous devrons en émettre pour une somme plus considérable, et cela augmentera d'autant nos obligations. Nous payons l'intérêt pendant sept ans sur les obligations émises, et nos obligations ne peuvent être augmentées que de l'excédent d'intérêt que nous aurons à payer. Il peut y avoir un excédent ; toutefois, cela est loin d'être certain ; mais même s'il y en a un, il ne peut pas être considérable.

Je crois avoir passé en revue tous les amendements que nous demandons au parlement de sanctionner, et avec votre permission, M. l'Orateur, je dirai quelques mots de l'ensemble du projet. J'aurais peut-être le droit de dire que les attaques de l'opposition ont surtout été dirigées contre la division de l'est. il est vrai qu'au début elle était hostile à toute idée d'un chemin de fer transcontinental ; mais graduellement elle s'habitua à reconnaître que la division de l'ouest pouvait être nécessaire ; elle n'a rien trouvé à dire contre la section des prairies, et quelques orateurs de la gauche sont allés jusqu'à admettre que la section des montagnes était aussi une excellente chose. Mais c'est la division de l'est qu'on trouve odieuse. On ne peut concevoir que le gouvernement entreprenne de construire un chemin de fer de Winnipeg à Québec et de Québec aux provinces maritimes. L'opposition, pour combattre cette grande entreprise, s'est trouvée dans la pénible obligation de dénigrer une partie importante du pays que ce chemin devra traverser. Elle a refusé d'accepter les renseignements que nous avons fournis l'an dernier sur la nature de cette région. Elle se sentait mal à l'aise et s'emportait chaque fois que quelqu'un osait dire du bien des régions septentrionales d'Ontario et de la province de Québec.

Plusieurs de mes collègues et de mes amis ont vertement relevé ces attaques, mais au point de vue où je me place en ce moment, il importe peu de savoir si ce pays est propice ou non ; c'est notre pays, et notre devoir est de l'ouvrir à la colonisation. Même si ce n'est qu'un pays de marais, de pins rabougris et de collines rocheuses, ce n'en est pas moins un vaste territoire qui sépare l'Est de l'Ouest du Canada, et notre devoir est d'y construire un chemin de fer et d'en retirer tout le bénéfice possible.

Sur certaines choses je n'ai pas autant de prétentions que bien d'autres, mais j'ai trop de confiance dans le Grand Architecte de l'univers pour croire qu'il a créé au nord des provinces de Québec et d'Ontario un aussi vaste territoire parfaitement sans valeur. Je suis fermement convaincu que toutes les parties de ce pays sont propres à produire quelque chose et à contribuer à l'expansion et au développement du Canada.

Il n'y a pas encore bien longtemps, personne n'aurait voulu donner cinq dollars pour toutes les terres de l'extrême Nord canadien. Si quelqu'un avait proposé de faire quelques dépenses dans l'Alaska, on se serait moqué de lui, parce que ces régions sont encore beaucoup plus au nord que le pays dont l'opposition dit tant de mal. Mais qu'a-t-on vu depuis l'avènement du gouvernement actuel? Depuis sept ou huit ans, cette région tant décriée est devenue une Mecque pour une légion de voyageurs venus de tous les points du globe. Dawson, qui n'existait pas il y a quelques années, est aujourd'hui une ville prospère. Pourquoi douter qu'il en sera de même pour ce nord d'Ontario et de Québec? Pourquoi nier qu'on trouvera dans ces régions éloignées des mines, des terres arables, de la puissance hydraulique et une foule de choses dont la science sait tirer profit. Nous pouvons être certains que ce territoire renferme de grandes richesses, mais, même s'il était aussi aride que le prétendent nos adver-

saires, si on ne devait y trouver que des marécages et des pins rabougris, il sert de trait-d'union entre l'est et l'ouest du Canada et notre devoir est de l'utiliser.

Il y a aussi le point de vue militaire dont il faut tenir compte. Toutes nos pensées sont tournées vers le commerce et l'établissement de nouvelles artères destinées à rapprocher les provinces les unes des autres, mais ne perdons pas de vue complètement le côté militaire de la question. L'unique chemin de fer qui relie actuellement l'Est et l'Ouest du Canada est construit, sur un parcours de plusieurs centaines de milles, le long du lac Supérieur, exposé aux attaques d'une puissance hostile. Prions le ciel qu'il ne survienne jamais de différents entre les deux grandes nations du continent nord de l'Amérique, mais le ciel ne vient en aide qu'à ceux qui s'aident eux-mêmes, et nos prières et nos vœux ont plus de chances d'être exaucés si nous savons nous mettre à l'abri du danger.

Le grand titre de gloire de cette entreprise c'est de nous donner un chemin de fer transcontinental entièrement en territoire britannique. D'autres voies ferrées qu'on appelle transcontinentales n'ont guère droit à ce titre. A l'est ou à l'ouest elles franchissent la frontière et passent en territoire étranger ; mais cette ligne va d'un océan à l'autre, sans sortir du Canada, et elle aura le double avantage de fournir un précieux débouché au commerce et d'être une route stratégique très importante.

J'ai supposé, pour les fins de la discussion, que nos adversaires avaient raison et que nous ne possédions aucun renseignement sur la nature de ce pays. Mais quelques mois à peine après avoir émis cette prétention, les orateurs de la gauche se sont aperçus qu'ils connaissaient le pays à fond, et ils ont appuyé de toutes leurs forces un amendement demandant de fixer dès maintenant le tracé du chemin.

Depuis le jour où ce projet a été déposé devant la Chambre il n'y a peut-être pas un seul orateur de la gauche qui n'ait pas prétendu que ce territoire était inexploité et inconnu, et cependant, cela n'a pas empêché l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) de soumettre un amendement par lequel il voulait nous indiquer exactement par où devait passer le chemin dans ce pays inexploré. Il est vrai que cet amendement était passablement embrouillé, comme la plupart de ceux qui ont été présentés par l'opposition. Ce tracé voyageait du nord au sud et longeait toutes les rivières de la région et quand nous voyons l'opposition appuyer une semblable proposition, nous avons la preuve qu'elle est prête à appuyer tout ce qui lui paraît de nature à embarrasser le gouvernement.

Quoi qu'en disent nos adversaires, nous prétendons posséder de nombreux renseignements, et ils sont de nature à réjouir tous les véritables amis du Canada. Une partie de ces renseignements ont été déposés devant la Chambre à la dernière session et je n'y reviendrai pas. Nous en avons d'autres qui nous sont fournis par les commissaires du gouvernement d'Ontario, et bien que cela ne soit pas du goût de nos adversaires, nous devons nous estimer heureux de posséder le rapport de cette commission sur la valeur des terres dans cette région. Nous avons encore un autre témoignage que l'opposition ne pourra pas attaquer ; c'est celui de M. Bell, l'éminent chef du bureau géologique. Il y a un quart de siècle, il publia un rapport sur la nature du pays compris entre les Grands Lacs et la baie d'Hudson. Je l'ai cité l'an dernier et je me contenterai d'en donner la conclusion :

> Je n'ai aucun doute qu'un jour ce territoire donnera asile à une nombreuse population.

Il y a vingt-cinq ans que cela a été écrit par un homme comme M. Bell qui affirme que cette région renferme de grandes quantités d'excellentes terres arables, et je considère qu'il est temps d'y envoyer des explorateurs, des arpenteurs, des capitalistes et d'y construire un chemin de fer.

J'ai encore un autre témoignage à fournir. Nous citons toujours avec plaisir, quand il s'agit du chemin de fer entre Winnipeg et Québec, l'opinion de cet ingénieur canadien distingué, sir Sandford Fleming. S'il y a une différence entre le projet de cet ingénieur et celui du gouvernement, c'est que son chemin passe encore plus au nord que le nôtre et s'il faut en croire l'opposition, plus on s'éloigne vers le nord, plus le pays est mauvais. Alors, si notre projet ne vaut rien, celui de sir Sandford Fleming, vaut moins encore. Voici ce qu'il dit dans une entrevue qui a été publiée au long, mais dont je ne citerai qu'un extrait, pour ne pas fatiguer la Chambre :

> La plus grande partie de cette vaste région que traverserait la nouvelle ligne entre Québec et Port-Simpson, contient des terres boisées, et à l'heure qu'il est le bois a acquis une valeur à laquelle on ne songeait même pas il y a 25 ans.
>
> La région que traversera le chemin de fer est la partie naturelle du bois à papier, et le territoire inoccupé des provinces de Québec et d'Ontario renferme des quantités inépuisables de cette substance végétale toute prête à être cueillie, sur une superficie qui n'a pas d'égale sur le continent nord de l'Amérique, ni peut-être dans le monde entier. Je suis convaincu qu'il est possible d'y construire une superbe voie ferrée nationale, avec le plus beaux des ports de mer à son terminus. Avec un passage à travers les montagnes Rocheuses à un niveau beaucoup moins élevé que celui de tous les chemins de fer déjà construits à travers le continent de l'Amérique du Nord, avec moins de difficultés naturelles à surmonter que sur l'Intercolonial, cette ligne élargirait la zone habitée du Canada, attirerait de nouveaux colons et donnerait naissance à des industries, dans une région où tout cela est actuellement impossible.

Il me reste encore un témoignage à citer. Mon ami, l'honorable premier ministre, a

dit que nous possédions des montagnes de renseignements, mais pour ce soir, nous nous contenterons d'un simple monticule. Dans les journaux de ce matin, je trouve un compte rendu des témoignages donnés devant la Commission des transports par M. Bell et M. Macoun. Voici ce que les journaux ont rapporté de la déposition de ce dernier :

M. Macoun a aussi parlé des parties de la baie Georgienne qu'il a visitées. Il déclare qu'il a fait partie de l'expédition qui sous les ordres de M. Low est allée du lac Winnipeg à la baie d'Hudson, en passant par la rivière Barens. Le territoire arrosé par la rivière Barens, dit-il, est très rocailleux. Mais au lac à la Truite par le 54e parallèle, latitude nord, un colon établi dans le pays depuis dix-sept ans lui a déclaré n'avoir jamais perdu une récolte par suite de la gelée. Ce colon cultivait tout ce qui ce cultive généralement sur une ferme.

Autour du lac à la Truite, sur une superficie de plus de cent millions d'acres, on trouve d'excellente terre arable. Le climat est tempéré, grâce à l'altitude comparativement peu considérable et les gelées d'été sont très rares. Dans presque tout le pays entre le lac Winnipeg et la baie d'Hudson, au dire de M. Macoun, les feux de forêts sont inconnus. Je considère que presque toute la rive est de la baie est cultivable. A la baie de Rupert, il n'y a pas de port naturel, mais il y en a un excellent au golfe Richmond.

En réponse à une question le témoin dit que dans la zone boisée, en deça de la zone arctique, il y a environ 1,000 millions d'acres de terre cultivable.

Voilà l'emsemble des renseignements que nous possédons sur ces régions septentrionales. Une portie de ces témoignages se rapporte au district que traversera le chemin de fer et les autres au pays plus au nord. Si au nord de notre chemin de fer nous possédons de grandes étendues d'excellentes terres arables, plus nous en rapprocherons le chemin, mieux ce sera.

Puisque nous entreprenons de construire un chemin de fer plus au nord que tous les autres chemins de fer d'Amérique ,nous devons, en même temps, chercher à développer ces immenses territoires décrits par M. Macoun. Il n'est pas besoin d'être prophète pour affirmer qu'avant la disparition de la génération actuelle, les forêts, les mines, les chutes d'eau, qu'on trouve dans ces régions, donneront naissance à des villages et à des villes qui seront autant de témoignages rendus à la sagesse de ceux qui auront doté cette partie du pays des avantages d un chemin de fer.

Jusqu'à présent, je n'ai parlé que des attaques dirigées contre la ligne entre Winnipeg et Québec, ce que je pourrais appeler la partie ouest de la section de l'Est. Mais si mauvaise et si blâmable que soit la politique du gouvernement qui entreprend de construire un chemin de fer à travers ce vaste territoire, nous avons, paraît-il, plus mal agi encore, en prolongeant ce chemin depuis Québec jusqu'à Moncton.

Horreur des horreurs ! C'est à faire dresser les cheveux ! L'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) demande au ciel que ce chemin ne soit jamais construit. Le mot d'ordre a été donné, et les membres de la gauche, du premier au dernier, proclament que c'est la pire des iniquités. On pourrait, à la rigueur, excuser les représentants d'Ontario et de l'Ouest de prendre cette attitude. Il serait plus exact de dire que nous aurions peut-être pu les excuser l'an dernier, parce qu'alors ils n'étaient pas supposés connaître l'état du sentiment populaire dans l'Est. Mais aujourd'hui, la même excuse n'existe plus, car ils ont eu le temps d'apprendre beaucoup de choses dans l'intervalle. A la dernière session, l'honorable député de Cumberland (M. Logan) s'est donné beaucoup de peine pour faire connaître l'état des esprits dans les provinces maritimes, sur cette question, et j'aurai probablement l'occasion de recourir à quelques-uns des témoignages qu'il a recueillis.

Si je puis excuser les représentants d'Ontario et de l'Ouest qui, l'an dernier, se sont opposés à cette partie du chemin, il m'est bien difficile d'en faire autant pour les représentants des provinces maritimes. Je sais que ce sont des hommes capables et intelligents et ils auraient dû être mieux renseignés. Quand nous les voyons écouter, sans protester, leurs propres amis émettre l'opinion et chercher à créer l'impression qu'il s'agit d'une entreprise dont il est question pour la première fois, d'un chemin que personne n'a demandé et dont personne ne veut, ces députés, dis-je, ne rendent pas justice à leurs propres provinces.

Depuis nombre d'années, depuis 1889, au moins, il existe un fort sentiment en faveur d'un chemin de fer de Québec à Moncton. Cela n'empêche pas les honorables députés de la gauche d'en parler comme d'un projet irréalisable qui n'a pu germer que dans quelques cerveaux brûlés. Dans les provinces maritimes, les journaux, les chambres de commerce, et toutes les institutions qui se font généralement l'écho du sentiment populaire, n'ont cessé de demander la construction de ce chemin de fer.

L'honorable chef de l'opposition semble croire que c'est un projet condamnable dont il ne peut rien résulter de bon. J'ai remarqué qu'au début il paraissait disposé à faire quelque chose pour l'Ouest ; il consentait à la construction immédiate de la section des prairies, et était même prêt, à certaines conditions, à aller jusqu'à la côte du Pacifique. Mais quand il s'est agit de ligne entre Québec et Moncton, tout ce que nous avons pu obtenir de lui, c'est la nomination d'une commission pour étudier la valeur du projet, et dans l'amendement général qu'il a présenté, il était question de tout, excepté du chemin de fer allant à Moncton.

Je trouve cela étrange de la part de mon honorable ami. Il ne devrait pas permettre à ses partisans d'Ontario de le mettre dans une pareille position. Il consent à faire une

enquête, un jour ou l'autre—il ne dit pas quand—lorsque la section des prairies aura été construite, lorsque les montagnes Rocheuses auront été franchies, et il verra si ce projet d'un chemin de fer jusqu'à Moncton mérite qu'on s'en occupe. Si, dans tous les cas, il admet que la section de Moncton doive être construite, il faut que ce soit comme une partie de l'Intercolonial.

M. R. L. BORDEN : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. FIELDING : L'honorable chef de l'opposition réaffirme cette proposition, mais je ne partage pas du tout cette manière de voir. Autant qu'il m'est permis de parler au nom de la population des provinces maritimes, autant que je puis connaître ses sentiments, je dis qu'elle ne veut pas que le chemin de Moncton soit construit comme partie de l'Intercolonial. A ce titre ce serait qu'une ligne d'intérêt local, et rien de plus. Nous voulons que ce chemin de Moncton soit entre les mains d'une puissante compagnie, capable de diriger le trafic de l'extrême Ouest vers les ports des provinces maritimes. Un simple raccordement entre deux lignes aboutissant au même endroit ne nous amènera pas le trafic de l'Ouest. Nous avons prolongé l'Intercolonial de Lévis à Montréal, et nous avons bien fait. C'était une bonne chose d'amener ce chemin de fer jusqu'à la métropole commerciale du Canada. En dehors de tout ce qu'on peut dire concernant le trafic d'entier parcours, ce prolongement s'imposait. Mais si parmi les partisans de cette entreprise, il s'en trouvait qui comptaient sur ce prolongement pour attirer le trafic de l'Ouest, ils ont dû être grandement désappointés. L'Intercolonial prolongé ne nous a pas apporté le trafic de l'Ouest, et il ne pouvait pas le faire. Mon honorable ami suppose-t-il que le Canadien du Pacifique transporterait une seule tonne de marchandises à Saint-Jean, si, au lieu de posséder une ligne allant jusqu'aux provinces maritimes, il n'avait qu'un simple raccordement quelque part, dans les provinces supérieures, avec une ligne allant vers l'est ? Non ; c'est parce que le Canadien du Pacifique se rend jusqu'à Saint-Jean, et parce qu'il est intéressé au succès de cette ligne qu'il amène le trafic jusqu'à la mer. En construisant un autre embranchement de l'Intercolonial de Moncton à Québec, nous n'obtiendrions pas une livre de plus de trafic et nous n'aurions qu'une ligne d'intérêt local.

L'honorable chef de l'opposition a beaucoup parlé de la proposition d'acheter le Canada-Atlantique et de prolonger l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne. Il y a certainement beaucoup à dire en faveur de cette idée de prolonger l'Intercolonial ou de le relier au chemin de fer qui va jusqu'à la baie Georgienne. Mais malgré tous les avantages de cette combinaison, le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Parry-Sound ne nous donnerait pas une ligne du trafic dans l'Ouest; nous serions quand même à la merci des compagnies de chemins de fer de l'Ouest qui pourraient nous donner leur trafic ou nous le refuser, selon leur bon plaisir. Pour s'assurer le trafic de l'Ouest, il faut relier intimement notre réseau de l'est avec un réseau s'étendant au loin dans l'intérieur des vastes plaines de l'Ouest, qui fournissent ce trafic. Si nous n'avons pas un autre grand réseau comme celui qui existe déjà, traversant ces territoires et recueillant le trafic destiné à l'exportation, si ce réseau n'a pas d'intérêt dans les provinces maritimes, soit à titre de propriétaire, de locataire ou autrement, tous les raccordements que nous pourrons faire ne nous assureront pas ce trafic.

J'apprécie à sa valeur l'acquisition du Canada-Atlantique, ou tout arrangement que nous pourrions faire avec cette compagnie, mais cela ne nous assurerait pas le trafic de l'Ouest.

Le réseau du Grand-Tronc-Pacifique pénétrera au centre même des fertiles terres à blé du Nord-Ouest et il sera le maître du trafic qu'il amènera jusqu'à Winnipeg ; dans la convention conclue avec la compagnie nous avons pris tous les moyens possibles pour assurer que ce trafic ira à la division de l'Est, dont l'exploitation sera aussi confiée au Grand Tronc et que ce dernier aura tout intérêt à encourager. De cette manière nous avons toute raison de croire que le trafic destiné à l'exportation sera dirigé sur les ports des provinces maritimes.

L'honorable ministre de la Justice me fait observer que si l'Intercolonial voulait plus tard utiliser cette voie, nous avons un permis de circulation et de traction jusqu'à Winnipeg. A propos de ce permis de circulation, je me rappelle que l'an dernier les honorables membres de la gauche levaient les épaules avec dédain, à la seule idée qu'une compagnie pouvait se servir d'une autre ligne sur un parcours quelque peu étendu. A les entendre, cela n'était pas possible, et cependant, cette année, ils nous reprochent de n'avoir pas réservé ce privilège sur toute la ligne, jusqu'au littoral du Pacifique, à l'expiration du bail de cinquante ans.

Si les permis de circulation peuvent être utiles dans un cas, pourquoi ne le seraient-ils pas dans l'autre?

Quand l'honorable chef de l'opposition propose l'acquisition du Canada-Atlantique, il ne fait que revenir à l'ancien projet de l'honorable Alexander Mackenzie qui consistait à utiliser les cours d'eau. Quand l'honorable M. Mackenzie émit ce projet, il y a 25 ans, il ne fut pas accueilli avec faveur par nos honorables adversaires. Comme moyen temporaire, ce projet avait du bon, mais on se rappelle que le parti conservateur d'alors, ne déploya guère de zèle en faveur de l'utilisation des cours d'eau.

Nous admettons tous aujourd'hui que si le transport par eau a pu avoir ses avantages, il faut maintenant une voie ferrée ininter-

rompue. Le Canadien du Pacifique l'a compris ainsi et cela était indispensable au développement du pays.

Si le contre-projet du chef de l'opposition était adopté, relativement au Canada-Atlantique, nous aurions tout au plus une route d'été ; nous aurions un raccordement avec les Grands Lacs et cela pourrait nous amener un certain trafic pendant la saison de navigation. Mais ce n'est pas durant l'été que les provinces maritimes s'attendait à recevoir du trafic et je ne vois pas comment l'acquisition du Canada-Atlantique pourrait donner les beaux résultats qu'en attend l'honorable chef de l'opposition, car lorsqu'arrive l'hiver, ce chemin de fer ne reçoit plus de trafic des lacs, et en été, il ne l'apporte que jusqu'à Québec.

Ainsi, bien que l'acquisition du Canada-Atlantique soit une excellente chose, bien qu'il soit à désirer que l'Intercolonial soit relié à ce chemin et mis en communication directe avec les lignes de vapeurs des lacs, je maintiens que cela ne nous procurerait pas tous les avantages dont le Canada a besoin. Tout en utilisant nos cours d'eau, il nous faut aussi des voies ferrées ininterrompues et c'est ce que comporte le projet que le gouvernement soumet actuellement à l'approbation du parlement.

J'ai dit, il y a un instant, que l'idée de construire un chemin de fer à travers les provinces maritimes entre Moncton et Québec, n'était pas nouvelle. Dès 1889 ou 1890, une compagnie était formée pour construire un chemin de fer ne partant pas directement de Québec, mais d'Edmundston, le terminus du chemin de fer de Témiscouata qui va jusqu'à la Rivière du-Loup par l'Intercolonial.

Cette ligne devait être construite entre Edmundston et Moncton, et c'est absolument celle que nous avons en vue, dans le projet actuel. Nous avons seulement donné plus d'ampleur à l'ancien projet, car la ligne au lieu de partir d'Edmundston, et d'utiliser l'Intercolonial jusqu'à la Rivière-du-Loup, partira du pont de Québec, traversera plusieurs comtés de la province de Québec, contournera le territoire américain à Edmundston, et s'avancera vers le centre du Nouveau-Brunswick jusqu'à Fredericton. Dès 1890, cette compagnie avec le concours de personnes intéressées dans le Grand Tronc demanda une subvention au gouvernement. C'est un fait notoire aujourd'hui que le gouvernement d'alors voyait ce projet d'un bon œil. Je tiens ce renseignement d'un citoyen que j'ai lieu de croire bien informé et qui m'assure que le gouvernement était favorable à l'entreprise ; dans tous les cas, le premier ministre (sir John A. Macdonald) la favorisait. Plus tard, le projet fut abandonné et on disait dans le temps que c'était parce qu'une autre compagnie de chemin de fer s'y opposait. Ce sont là des rumeurs dont je n'ai, naturellement, aucune preuve, mais on m'assure que sir John Macdonald était en faveur de la construction de cette ligne.

Ce projet était accueilli avec faveur dans les provinces maritimes. On organisa des assemblées, des députations furent envoyées à Ottawa, les chambres de commerce adoptèrent des ordres du jour et on eut recours à tous les moyens ordinaires pour permettre à la population de manifester son approbation, et 14 ans plus tard on vient nous dire que c'est un projet dont personne n'a jamais entendu parler. Les preuves abondent de la popularité de ce projet. L'an dernier encore, quand il fut connu que le Grand Tronc demandait une charte pour construire un chemin de fer transcontinental, l'opinion publique dans les provinces maritimes s'éveilla et fit revivre cet ancien projet d'une nouvelle ligne courte entièrement en territoire canadien. Son importance fut proclamée par les corps publics, les chambres de commerce et même les législatures provinciales.

On me pardonnera une nouvelle citation. Les orateurs de la gauche ont cherché à tourner ce projet en dérision en disant que c'était un projet insensé, irréalisable, dont personne n'avait jamais entendu parler ; que diront-ils quand je leur rappellerai que du moment que le Grand Tronc eût fait sa demande, et avant que le projet du gouvernement eût été déposé, la législature du Nouveau-Brunswick par une décision unanime demanda que le projet s'étendit aux provinces maritimes. La résolution fut déposée par un député ministériel, M. Robertson, et appuyée par M. Hogan, le chef de l'opposition, et elle était conçue dans les termes les plus précis. La voici :

Attendu que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique demande au parlement fédéral de lui accorder une charte l'autorisant à construire et à exploiter un chemin de fer partant de la côte du Pacifique, traversant le Canada et aboutissant au littoral de l'Atlantique et que cette requête désigne la ville de Québec comme le terminus Est dudit chemin, en été, et ne mentionne pas où se trouvera le terminus en hiver et,

Attendu que cette Chambre est d'avis que, non seulement les intérêts des provinces de l'Est, mais ceux du Dominion tout entier, exigent impérieusement que cette voie ferrée passe entièrement sur le territoire canadien, toute l'année durant, et qu'il est souverainement important d'insérer dans la charte toutes les conditions nécessaires afin d'assurer que cette grande entreprise nationale sera menée à bonne fin :

Il est résolu que la législature insiste fortement auprès des autorités fédérales afin que dans la charte qui sera accordée à ladite compagnie du Grand-Tronc, il soit prescrit formellement que le port d'hiver de cette ligne transcontinentale sera dans les provinces maritimes du Canada et que cette ligne passera exclusivement sur le sol canadien d'un océan à l'autre, et qu'une copie de la présente résolution sera transmise par l'Orateur de la Chambre à son Excellence le Gouverneur général, par l'intermédiaire du secrétaire d'Etat du Canada.

Or, M. l'Orateur, ce que demandait la législature du Nouveau-Brunswick, c'est exactement ce que le gouvernement a fait, et ce-

pendant, les honorables membres de la gauche ne craignent pas de venir affirmer que ce nouveau chemin de fer à travers les provinces maritimes, cette ligne de Moncton, est un projet insensé dont on n'avait jamais entendu parler.

L'intention première du Grand Tronc était de construire un chemin de fer de North-Bay à Winnipeg, et de là jusqu'à la côte du Pacifique. Après certains pourparlers, il fut entendu que ce chemin serait continué jusqu'à Québec et c'est alors que les provinces maritimes ont commencé à s'agiter et à demander que la nouvelle ligne ne s'arrêtât pas à Québec, mais fût prolongée jusqu'à l'Atlantique et ces demandes ont été formulées à plusieurs reprises devant le comité des chemins de fer et devant la Chambre.

Je répète que ce que la législature du Nouveau-Brunswick a demandé est exactement ce que le gouvernement a fait. A cette époque M. Blair était ministre des chemins de fer. La Chambre de commerce de Saint-Jean, pour bien marquer l'intérêt qu'elle portait à cette question, lui expédia la dépêche suivante :

L'honorable A. G. Blair, Ottawa.

On entretient ici des craintes graves quant au projet du Grand-Tronc relativement aux provinces maritimes. On est fortement d'opinion que si le Canada accorde une aide quelconque à la ligne transcontinentale, il devra exiger que le terminus soit dans les provinces maritimes et, de plus, que tout le trafic qui prendra naissance au Canada et les marchandises reçues le long de la voie seront dirigés vers les provinces maritimes. Pouvez-vous donner l'assurance que si le Grand Tronc reçoit de l'aide, il construira son chemin à travers les provinces maritimes d'où les marchandises seront exportées ?

(Signé) W. M. JARVIS, président.

Dans sa réponse, M. Blair émet des idées qui cadrent quelque peu avec le projet de l'honorable chef de l'opposition. Il est d'opinion que l'Intercolonial, au moyen de raccordements avec d'autres lignes, pouvait donner les mêmes résultats. Voici sa réponse à M. Jarvis :

M. W. M. Jarvis, Saint-Jena, N.-B.

Je crois que si le gouvernement accorde une aide financière, le Grand-Tronc-Pacifique sera obligé de conclure un arrangement satisfaisant concernant le trafic, s'engageant à remettre à l'Intercolonial à Québec les marchandises destinées à l'exportation, en hiver ou à construire un chemin de fer jusqu'à un port des provinces maritimes. J'ai fait mon possible pour obtenir ce résultat.

(Signé) A. G. BLAIR.

On remarquera que M. Blair conseille d'utiliser l'Intercolonial et de son côté, l'honorable chef de l'opposition n'a rien autre chose à offrir aux provinces maritimes. Mais cette recommandation de M. Blair, qui forme la base du projet de l'honorable chef de l'opposition relativement aux provinces maritimes fut repoussée avec dédain par la chambre de commerce de Saint-Jean. J'ai ici le compte rendu d'une réunion de cette chambre de commerce, tel que publié par le " Sun " de Saint-Jean, le 10 mai 1903 :

Le 19 mai, le conseil de la Chambre de commerce s'est réuni pour examiner quelles nouvelles demandes il devait faire, concernant le prolongement du Grand-Tronc-Pacifique à travers les provinces maritimes et a transmis à M. Blair une dépêche déclarant que les signataires ne croyaient pas possible d'obtenir un arrangement entre l'Intercolonial et le Grand-Trone-Pacifique de manière à empêcher cette dernière compagnie d'expédier *via* Portland presque toutes les marchandises destinées à l'exportation:

La dépêche se terminait ainsi : Nous insistons vivement pour que le gouvernement n'accorde pas d'aide à une ligne transcontinentale qui ne s'engagerait pas à desservir un port des provinces maritimes.

L'idée qui domine dans le projet de l'honorable chef de l'opposition, qu'on obtiendrait les mêmes résultats en utilisant l'Intercolonial est aussi celle qui fait le fond de la proposition de M. Blair et c'est à cette proposition que fut faite la réponse que je viens de lire et qui était signée par les principaux commerçants de Saint-Jean, y compris le président de l'association conservatrice, M. W. H. Thorne.

M. SAMUEL HUGHES : Et ils ont élu un adversaire du gouvernement, comme représentant de la ville de Saint-Jean (M. Daniel).

L'honorable M. FIELDING : Je l'avoue, puisque cela cause tant de joie à mon honorable ami. " Je te remercie, Juif, de me l'avoir rappelé ".

J'arrive maintenant à la valeur de l'Intercolonial comme grande artère du grand trafic d'entier parcours destiné à l'exportation. Ce chemin de fer de l'Intercolonial est le seul avantage que l'honorable député de l'opposition offre à la population des provinces maritimes.

Il ne veut pas qu'il soit construit un seul pouce de chemin de fer entre Québec et Moncton; il faut, à tout prix, qu'on se serve de l'Intercolonial. Or, voyons un peu ce que pensent certains autres personnages de la valeur de ce chemin sous ce rapport. J'ai ici l'opinion exprimée, il y a une couple d'années, par un homme bien au courant des questions de chemins de fer et dont la compétence ne sera pas récusée par les honorables membres de la gauche. Il ne s'agit de rien moins que de l'honorable député de Lanark-sud, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. En 1902, il disait :

Quiconque comprend les besoins du commerce en ce pays, sait qu'il est impossible d'exporter avantageusement un seul boisseau de grain par l'Intercolonial . . . . .Je veux bien faire un aveu— à l'époque où j'étais ministre des Chemins de fer et Canaux nous avons transporté du grain de Québec à Halifax, à des prix qui ne couvraient pas la moitié du coût du transport. . . . .Ce serait une entreprise ruineuse. Il est impossible de lutter contre la nature.

Je ne crois pas que la situation soit aussi désespérée, mais je donne à mes honorables

amis de la gauche l'opinion de leur propre expert. J'ai aussi un extrait du journal conservateur de Saint-Jean, sur la même question. L'honorable chef de l'opposition nous a servi un extrait d'un bon journal libéral et je veux lui rendre la politesse en lui citant ce que dit un journal conservateur de la valeur de l'Intercolonial pour le trafic d'exportation en hiver. Le 8 mai 1903, au moment où nous discutions ce projet du Grand-Tronc-Pacifique, le "Sun" de Saint-Jean, disait.

On a déjà démontré que la route de l'Intercolonial passant sur la rive nord ne saurait aucunement entrer en concurrence pour le trafic d'exportation, en hiver. Il y a près de six ans passés, M. Blair déclarait que dans quelques années il serait prêt à se charger du trafic d'exportation, en hiver.

L'article faisait allusion à l'acquisition par M. Blair du chemin de fer du comté de Drummond et à la convention conclue avec l'Intercolonial dans ce prétendu dessein. "A cette fin, il a conclu un arrangement avec le Grand-Tronc." Pendant les cinq premières années de son administration, M. Blair projeta d'entrer en concurrence avec le Canadien du Pacifique pour obtenir le trafic d'exportation pendant l'hiver.

Ce fut un fiasco. Les élévateurs de Saint-Jean et d'Halifax sont demeurés vides, comme ils l'étaient l'an dernier. Le terminus de l'Intercolonial à Saint-Jean n'a guère servi au trafic d'entier parcours et il aurait servi encore moins si le Canadien du Pacifique n'y avait pas apporté des marchandises.

L'Intercolonial serait inutile au Grand-Tronc-Pacifique pour le trasport des marchadises en hiver.

Voilà ce qu'écrivait le "Sun" de Saint-Jean, et l'honorable chef de l'opposition n'a rien autre chose à offrir aux provinces maritimes que ce projet dont la chambre de commerce de Saint-Jean ne veut pas, que le "Sun" de Saint-Jean déclare inefficace et insuffisant et que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) prétend impossible pour le trafic d'hiver. Voici encore un autre extrait de cet excellent journal, le "Sun" de Saint-Jean, daté du 14 mai :

Les résolutions énergiques que les différents corps législatifs, municipaux et commerciaux de l'Est ont transmises sont claires et explicites. Tous sans exception demandent qu'on ne vienne pas en aide au Grand-Tronc-Pacifique, à moins que la compagnie ne s'engage à faire passer sa ligne dans les provinces maritimes et à chosir pour terminus un port de ces provinces.

J'appelle l'attention de la gauche sur la phrase suivante :

Les chambres de commerce et les autres associations savent que l'engagement de remettre les marchandises à l'Intercolonial n'atteindrait pas le but désiré.

L'écrit continue :

La population des provinces maritimes et celle du Canada, croyons-nous, ne concluront pas un arrangement concernant le trafic avec un chemin de fer qui ne peut pas transporter les marchandises profitablement.

On ne veut pas du compromis offert par l'honorable chef de l'opposition :

Elles exigent une chose, une seule. Elles disent que la voie du Grand-Tronc-Pacifique devra elle-même aboutir à un port d'hiver. C'est aussi le sens de la délibération du conseil municipal et du conseil du comté de Saint-Jean, des ordres du jour de la législature du Nouveau-Brunswick et des autres associations qui ont exprimé leur avis sur ce sujet.

En voilà assez sur l'état de l'opinion dans la province du Nouveau-Brunswick, et dans la ville de Saint-Jean. Un mot maintenant de la délibération adoptée par la chambre de commerce d'Halifax :

Attendu qu'on a soulevé certaines objections contre cette partie de l'entreprise du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique qui pourvoit à la construction du réseau, de Winnipeg à Moncton——

Remarquez bien que la chambre de commerce dit que quelqu'un s'est opposé à la construction de ce chemin entre Québec et Moncton. Je me demande qui ça peut bien être :

Attendu qu'on a soulevé certaines objections contre cette partie de l'entreprise projetée du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, qui comprend la construction du réseau, de Winnipeg à Moncton, N.-B., cette chambre de commerce tient à réaffirmer ici, de la façon la plus catégorique, sa première déclaration (ci-annexée), portant que nul projet de transports transcontinentaux d'Etat ne répondrait aux besoins et aux justes vœux des provinces du Dominion, s'il n'assurait l'expédition des produits canadiens par des ports canadiens, tant en hiver qu'en été, et cette Chambre est d'avis qu'il est d'impérieuse nécessité que le gouvernement exige de strictes garanties rlativement à l'exécution de ce système.

En outre, nous maintenons que la construction du réseau à l'ouest de Québec, sans assurer sa continuation à l'est, en territoire canadien, serait évidemment injuste envers les provinces maritimes.

Cette Chambre est également d'avis que la construction de la ligne la plus courte possible, en territoire canadien, de Québec à Moncton, N.-B., serait d'un immense avantage aux provinces maritimes comme aux autres provinces du Canada et assurerait au réseau une large part du trafic direct et du transport des voyageurs, qui s'effectuent actuellement par les ports aux Etats-Unis.

Voilà l'opinion exprimée par la chambre de commerce d'Halifax non pas sur un principe vague ou vide de sens, mais par rapport au prolongement même de ce chemin de fer jusqu'à la ville de Moncton. L'honorable leader de l'opposition ne l'ignore pas, cette chambre de commerce se compose d'hommes appartenant aux deux partis politiques. Je ne dirai pas lequel y prédomine, de l'élément conservateur ou l'élément libéral, mais je sais qu'un bon nombre de ceux qui ont signé et appuyé, cette resolution, qui m'ont parlé du projet et m'ont déclaré y avoir confiance font partie du groupe des partisans les plus influents que compte à Halifax l'honorable leader de la gauche.

Voyant que leur attitude sur cette question n'est pas vue d'un bon œil dans les provinces maritimes, nos honorables amis de l'opposition s'évertuent à décrier notre politique. Ils se sont, à cette fin, efforcés de faire passer pour n'avoir aucune valeur les stipulations que nous avons insérées au contrat. M'est avis, M. l'Orateur, qu'il n'était guère possible d'insérer dans une loi et de mettre en vigueur des stipulations plus efficaces que celles qui constituent le contrat. Il nous a été donné de savoir ce que désirent les députés de la gauche sous ce rapport. Ils nous ont demandé par la bouche de l'honorable député de King (M. Fowler) d'insérer dans la charte du Grand Tronc un article statuant sur la direction, ou l'acheminement du trafic vers les provinces maritimes. Telle n'est pas, à notre avis, la place que doit occuper une disposition de ce genre ; mais il importe de considérer cette proposition de nos adversaires à titre d'échantillon de ce qu'ils feraient s'ils étaient appelés à légiférer en la matière. Au cours du débat sur la demande en autorisation formée par la Compagnie du Pacifique, le député de King's (M. Fowler) présenta la motion suivante que tous les députés de la gauche s'empressèrent d'appuyer :

Que l'ordre portant troisième lecture du bill (n° 64) soit rescindé, et que le bill soit renvoyé au comité des Chemins de fer, Canaux et Télégraphes pour que l'article suivant y soit ajouté :

" Tout le trafic de provenance canadienne, né sur le parcours de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique, et destiné à l'exportation au delà de l'Atlantique, sera expédié par des ports canadiens, lorsque l'expéditeur n'aura pas fixé un acheminement spécial, et le Grand-Tronc-Pacifique transportera toutes les marchandises à un port maritime canadien de l'Est à aussi bon marché qu'il les transporterait à un port américain du littoral de l'Atlantique.

Le but que se proposait en ceci les députés de la gauche était en tous points semblable à celui que nous poursuivions. Bien que cette motion exprimât un principe que nous approuvions de tout cœur, nous l'avons combattue pour deux excellentes raisons : la première, parce qu'elle était conçue en termes insuffisants ; la seconde, parce que nous voulions que le principe qu'elle posait fût énoncé non pas dans la charte, mais plutôt dans le contrat du Grand-Tronc-Pacifique afin de lier la compagnie. Si certaines choses se trouvent bien à leur place dans une loi générale ou dans l'acte d'institution civile d'une compagnie quelconque, il en est d'autres qu'il est préférable d'énoncer dans un contrat. Or nous avons voulu que le principe en question fût énoncé dans le contrat même ; c'est pour cela que nous y avons inséré les deux clauses dont il a été si souvent fait mention et dont je vais encore une fois donner lecture. L'article 42 est ainsi conçu :

42. Il est par les présentes déclaré et reconnu entre les parties à ce contrat que le gouvernement du Canada accorde l'aide stipulée aux présentes dans l'intention formelle d'encourager le développement du commerce du Canada et le transport des marchandises par des voies canadiennes. La compagnie accepte l'aide à ces conditions, et convient que tout trafic né sur la ligne du chemin de fer ou ses embranchements, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, sera, s'il est à destination d'endroits du Canada, acheminé par le territoire canadien, ou entre les ports intérieurs du Canada, et que le tarif d'entier parcours sur les marchandises destinées à l'exportation, du point d'origine au point de destination, ne sera en aucun temps plus élevé par la voie des ports canadiens que par celle des ports des Etats-Unis, et que toutes les marchandises, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, seront transportées aux ports de mer du Canada.

Et l'article 43 se lit comme suit :

43. La compagnie convient de plus que dans toute affaire tombant dans ses attributions, elle n'encouragera ni ne conseillera, directement ou indirectement, l'acheminement de ce trafic par d'autres routes que celles ci-dessus stipulées, mais que, sous tous rapports, elle fera de bonne foi tout en son pouvoir pour conformer aux conditions auxquelles l'aide publique lui est accordée, savoir, le développement du commerce par les voies canadiennes et par les ports de mer du Canada.

La proposition de la gauche ne renferme pas une seule idée qui ne soit plus complètement exprimée dans ces clauses ; tous les avis que nous ont donnés en cette matière nos honorables amis de l'opposition sont exprimés ici avec beaucoup plus de clarté et de précision que dans la motion qu'ils ont présentée pour se donner l'occasion d'affirmer le principe d'une manière générale. La Compagnie du Pacifique s'engage formellement à faire tout ce qu'exigent nos adversaires ; elle promet de plus de se conformer de bonne foi à l'esprit et à la lettre du contrat. Il est stipulé à l'article 47 que toute contestation qui pourrait s'élever entre le gouvernement et la compagnie quant à la signification de quelque stipulation du contrat sera réglée par la décision d'un seul arbitre ou, si cela devenait nécessaire, par la décision d'autres arbitres à être choisis en la manière habituelle. On verra que la clause que nous avons insérée à ce sujet est aussi complète que possible. Malgré cela, les députés de la gauche persistent encore à dire que le trafic sera acheminé vers Portland. Je me crois tenu d'appeler ici leur attention sur un passage qu'ils se sont bien gardés de citer—du compte rendu de l'assemblée des actionnaires du Grand Tronc tenue à Londres, compte rendu autour duquel ils ont fait si grand bruit. Ces messieurs prétendent que malgré toutes les précautions que nous avons prises, le trafic de la ligne se dirigera vers Portland. Tel ne paraît pas être l'avis de tous ceux qui ont des intérêts dans cette compagnie. L'une des raisons qui ont porté M. Allen à résigner sa charge de directeur du Grand Tronc, c'est que nous avions obligé la compagnie à faire passer le trafic par les ports des provinces

maritimes. Voici ce qu'on lit dans la communication où M. Allen fait connaître les causes de sa résignation, communication dont lecture fut donnée à l'assemblée des actionnaires du Grand-Tronc :

Que les propriétaires veuillent bien jeter un coup d'œil sur la carte annexée au rapport spécial, ils se rendront compte de la situation dans laquelle se trouvera la nouvelle ligne par rapport au Pacifique-Canadien et au Pacifique du Nord, lignes qui concurrenceront assurément la nouvelle en divers endroits. Ceci dit, je ferai observer que le Pacifique Canadien—ainsi que le démontre le "Stock Exchange Year-Book"—fut civilement institué en 1881, et ne servit de dividende à ses actionnaires qu'en 1895, époque à laquelle il paya 1½ pour 100 D'énormes subventions en terres et en espèces furent accordées à cette compagnie.

M. Allen n'ignorait pas ce détail dont les députés de la gauche semblent chercher à diminuer d'importance.

Il n'en est pas accordé à la nouvelle ligne. (Ecoutez, écoutez.)

M. Allen savait encore cela, mais nos adversaires n'ont pas insisté sur ce point.

Il n'en est pas accordé à la nouvelle. (Ecoutez, écoutez.) Celle-ci dépendra d'un titre très précaire, d'un bail de cinquante ans où il n'est pas stipulé que le gouvernement reprendra possession d'un partie du chemin au cas où la compagnie manquerait à ses engagements et où l'autre partie se trouve grevée d'une lourde hypothèque et assujettie à un droit de confiscation. Je ne crois pas qu'un chemin de fer de quelque importance ait jamais été construit dans des conditions aussi extraordinaires.

A en croire les députés de la gauche, ces conditions extraordinaires seraient entièrement à l'avantage du Grand Tronc, mais M Allen les a jugé tellement peu favorables à sa compagnie qu'il a cru nécessaire d'abandonner sa charge de directeur.

Et ce qui, plus que tout autre chose peut-être, aggrave encore la situation, c'est que la ligne—qui devra être de qualité au moins égale à celle de la ligne principale du Grand Tronc—devra effectuer ses transports vers Halifax par des voies entièrement canadiennes, au détriment de l'embranchement sur Portland, de l'outillage dispendieux et des nombreux garages que possède le Grand Tronc. Ajoutez à cela que le gouvernement se réserve le droit d'accorder des permis de libre parcours à toutes les compagnies à qui il lui plaira d'en octroyer, de régler les tarifs, et en réalité, d'agir virtuellement à son gré.

C'est en ces termes que s'est exprimé un des directeurs de la Compagnie du Grand Tronc. Si les membres de la gauche ne trouvent pas dans le contrat de clauses fixant l'acheminement du trafic vers Halifax ou Saint-Jean, ce directeur du Grand Tronc en a trouvé assez, lui, pour se croire justifiable d'affirmer que la compagnie serait obligée d'expédier les marchandises vers les ports des provinces maritimes, et c'est, entre autres, cette raison-là qui a motivé sa retraite du bureau de direction.

Chaque fois qu'il a été question ici de trafic entre l'Est et l'Ouest, on s'est surtout préoccupé du transport du grain. Ce trafic est des plus importants; et nous espérons qu'il s'en dirigera une bonne partie vers les de provinces de l'Est. Mais il convient de noter que ce n'est pas au seul transport du grain que l'on doit songer en présente occurence. La population des provinces maritimes représente un million d'habitants ; cette population compte fabriquer des articles qu'il lui faudra expédier dans l'Ouest; elle consommera les articles qui lui viendront de l'Ouest; elle désire être mise en communication avec l'Ouest par une voie de transport plus directe, plus rapide et mieux outillée. Que le nouveau chemin de fer serve ou ne serve pas au transport du grain, nous croyons qu'il contribuera puissamment à l'amélioration des communications entre l'Est et l'Ouest. Si nous avons décidé d'en établir le terminus à Moncton, c'est parce que cette ville se trouve au centre même des provinces maritimes. Elle est située dans l'est du Nouveau-Brunswick, tout près de la frontière de la Nouvelle-Ecosse, et à quelques pas, pour ainsi dire, de l'endroit où le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard se raccorde avec l'Intercolonial. Tous les produits de l'Ouest destinés à l'Ile du Prince-Edouard et ceux que cette province expédie vers l'Ouest traversent le détroit dans le voisinage de Moncton—entre Summerside ou ses environs et la Pointe-du-Chêne, près de Shédiac. Il existe un autre passage entre Pictou et Charlottetown, mais il n'a aucun rapport avec le commerce qui se fait avec les provinces de l'Ouest. Notre choix s'est donc porté sur Moncton parce que c'est une ville d'accès facile pour toutes les autres parties des province maritimes.

Certaines gens ont tenté de soulever la population de Saint-Jean contre ce projet. Connaissant un peu ce qui ce passe dans cette ville, je n'hésite pas à affirmer que le projet du Grand-Tronc-Pacifique n'a pour ainsi dire pas influé sur le résultat de l'élection qui s'y est faite tout récemment, résultat uniquement dû à des circonstances particulières à cet endroit et que les représentants des provinces maritimes sont en situation de comprendre. Tous les esprits bien pensants de Saint-Jean, je crois, se rendent compte de l'importance du chemin de fer projeté. Je ne connais pas au Canada de population plus intelligente, plus entreprenante et plus courageuse que celle de Saint-Jean ; elle a fait preuve de grande énergie, d'audace même, par rapport au développement de son port, et je me fais un plaisir de lui reconnaître ici tout le mérite qui lui revient de ce chef. Je le répète, la partie la plus saine et la plus intelligente de la population de Saint-Jean sait parfaitement bien que ce projet du Grand-Tronc-Pacifique sera aussi avantageux à cette ville qu'aux autres villes du Dominion. Il se rencontre un peu partout des esprits étroits, des êtres égoïstes qui ne voient que des intérêts de clocher ; à Saint-Jean, comme à Montréal,

comme à Halifax et ailleurs, on trouve de petits clans composés de personnages de cette sorte qui tiennent à se donner des airs importants et ne font aucun cas de ceux qui les entourent.

Si le gouvernement avait consenti à prolonger le Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à Saint-Jean, nul murmure désapprobateur ne se fût fait entendre en cette ville. Aucun citoyen de Saint-Jean ne s'est opposé au projet à cause des lourdes charges qui devront peser sur le pays ou pour les autres raisons qui font en ce moment le désespoir des membres de la gauche. Au comité des chemins de fer, il a été proposé un amendement où l'on demandait que la nouvelle ligne aboutît à Saint-Jean au lieu de Moncton. Si cet amendement avait été adopté, nul murmure ne se fût fait entendre à Saint-Jean, mais une injustice aurait été commise à l'égard des provinces maritimes. Le chemin de fer projeté n'est pas destiné à favoriser un seul port des provinces maritimes ; il devra, dans notre pensée, contribuer au développement de ces provinces en favorisant d'une manière équitable les ports qui se font concurrence. Adopter cet amendement, c'eût été faire preuve d'injustice à l'égard des provinces maritimes considérées comme tout à l'égard de l'important comté où se trouve la ville de Moncton, à l'égard de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ile du Prince-Edouard ; et s'il fallait, pour plaire à une partie quelconque de telle province en particulier, se montrer injuste envers d'autres parties du pays, le gouvernement dont j'ai l'honneur de faire partie ne se résoudrait jamais à suivre une telle politique. Mais si ce projet laisse entrevoir un bel avenir pour les provinces maritimes en général, il n'est pas une ville de ces provinces qui ne soit plus spécialement favorisée à cet égard que la ville de Saint-Jean Moncton est situé beaucoup plus à proximité de Saint-Jean que de tout autre port important des provinces maritimes. Lorsque, il y a de cela des années, il fut question d'un projet semblable à celui-ci, quelqu'un insinua qu'il était susceptible de nuire aux intérêts de Saint-Jean. Il se trouva alors un membre distingué de la législature du Nouveau-Brunswick qui ne craignit pas de dire : Si le chemin de fer aboutit à la ville de Moncton située à 90 milles de Saint-Jean et à 186 milles d'Halifax, et que Saint-Jean ne puisse, dans ces conditions, se tirer d'affaire, c'est que la population de cette ville ne mérite pas de connaître le succès. Telles sont les paroles que prononçait à cette époque un membre distingué de la législature du Nouveau-Brunswick, et l'on aurait raison de les répéter aujourd'hui.

L'honorable M. EMMERSON : Quel était cet homme ?

L'honorable M. FIELDING : C'était, je crois, l'honorable A. G. Blair, et j'approuve entièrement ce qu'il a dit à ce propos. La ville de Saint-Jean a tout lieu de compter que la réalisation de ce projet ne lui rapportera que des avantages. L'hiver dernier, un certain nombre de steamers ont déserté son port parce qu'ils n'y trouvaient point de fret—parce qu'une seule ligne de chemin de fer y a accès, celle du Canadien du Pacifique. Cette compagnie possède sa propre ligne de paquebots, et il est tout juste et tout naturel qu'elle l'alimente de fret ; comme elle n'en fournissait pas à la ligne Allan, les paquebots de cette dernière durent abandonner le port de Saint-Jean, et cela parce qu'une seule ligne de chemin de fer y a accès. Nous apportons aux provinces maritimes—à Saint-Jean, à Halifax et à tous les ports qui seront établis—l'espoir qu'elles seront équitablement favorisées sous ce rapport, et, pour me servir du langage de mon ami, M. Blair, si après leur avoir donné des avantages suffisants elles ne parviennent pas à se tirer d'affaires, la faute en sera à elles-mêmes. Nous sommes d'opinion que lorsque les citoyens de Saint-Jean, d'Halifax et la population des provinces maritimes en général auront bien saisi la portée de ce projet, ils s'apercevront qu'il est tout plein de promesses pour eux.

Grâce à l'établissement du nouveau chemin de fer, je crois fermement qu'une bonne partie du grain de l'Ouest passera par les provinces maritimes. L'enthousiasme ne me fait pas défaut, je crois, mais je m'efforce sans cesse d'y mettre une sourdine prudente et de ne jamais promettre plus que je ne puis tenir. Je me rends compte des difficultés qui accompagnent les longs parcours par chemin de fer ; je sais que de deux ports, c'est le plus rapproché qui se trouve dans la situation la plus avantageuse. Je n'ignore donc pas qu'il est difficile de faire passer le trafic du grain par les provinces maritimes. Mais c'est en surmontant des difficultés de cette sorte qu'on développera le Canada ; et pourquoi celle-ci ne s'aplanirait-elle pas comme tant d'autres ?

Il ne faut pas songer uniquement au transport du grain. Je crois fermement que les provinces maritimes sauront surmonter les obstacles qui entravent le commerce général du pays ainsi que les échanges commerciaux entre provinces ; elles espèrent que les autres provinces donneront à leurs aspirations un caractère vraiment national, qu'elles comprendront que pour être nationale, une politique ne doit pas se limiter aux seules provinces d'Ontario ou de Québec, mais doit s'étendre à toutes les diverses parties du Dominion, du Pacifique à l'Atlantique. Mais, tout en envisageant avec calme les difficultés qui accompagnent les longs parcours en chemin de fer, je ne crains pas d'affirmer que si le présent projet ne réussit pas à acheminer le trafic vers les provinces maritimes, le parlement n'a pas été saisi d'un autre projet susceptible de produire ce résultat. En dépit de l'établissement du nouveau chemin de fer, le transport du trafic vers les ports maritimes de l'Est rencontrera peut-être encore des obstacles, mais ces obstacles seraient

beaucoup plus sérieux si l'on suivait les conseils de l'opposition. J'ai préparé quelques tableaux de distances en prenant Winnipeg comme point de départ à l'ouest, et Saint-Jean et Halifax comme points d'aboutissement à l'est. Les distances qui se rapportent au projet de la gauche sont celles que son chef a lui-même établies. Je me crois tenu d'indiquer le député qui expose le projet, car il en a été fait des exposés bien divers, et je dois éviter avec soin de rendre tel groupe de l'opposition responsable de ce qui semble être la politique de tel autre groupe.

Je vais maintenant faire voir quelle serait, d'après le projet exposé par l'honorable leader de la gauche, la longueur du parcours entre Winnipeg et Halifax. J'ai peut-être tort de lier trop étroitement mon honorable ami au contre-projet qu'il a présenté il y a quelque temps, car il n'en a guère été question depuis. Ce contre-projet, les conservateurs ne lui ont pas fait un accueil bien enthousiaste, et dans le résumé qu'il a fait aujourd'hui de toute la discussion du bill, mon honorable ami s'est bien gardé de revenir sur l'étonnante politique qu'il énonçait il y a quelques semaines, si ce n'est toutefois en ce qui concerne l'acquisition possible du Canada-Atlantique. A tout événement, l'énoncé de cette politique étant consigné aux Débats, nous allons voir, bien que l'opposition n'en fasse plus aujourd'hui aucun cas, quel serait son effet sous le rapport des distances :

	Milles.
De Winnipeg à Fort William, par le Pacifique Canadien	426
De Fort-William à Sudbury	555
De Sudbury à Scotia Junction (construction projetée)	105
De Scotia Junction à Coteau, par le Canada Atlantique	294
De Coteau à Montréal, par le Grand Tronc.	39
De Montréal à Halifax, par l'Intercolonial	837
Total	2,256

Je vais mettre maintenant en regard le projet du gouvernement :

	Milles.
De Winnipeg à Québec	1,475
De Québec à Moncton	400
De Moncton à Halifax	186
Total	2,061
De Winnipeg à Halifax, projet du leader de l'opposition	2,256
De Winnipeg à Halifax, projet du gouvernement	2,061
Différence en faveur du projet du gouvernement	195

Ainsi donc, si notre projet ne vaut rien pour acheminer le trafic vers Halifax, comment admettre que l'autre route, avec ses 195 milles de plus, puisse être préférable ?

Voyons maintenant l'autre projet de l'opposition, c'est-à-dire celui développé par l'honorable député de Hastings-est (M. Northrup), dont le plan est d'utiliser l'ancienne ligne du Grand-Tronc et de ne rien construire à l'est de North-Bay. C'est là le projet auquel, nous dit-on, se sont ralliés tous les membres de l'opposition. Eh bien, il faudrait s'entendre ici une fois pour toutes Mon honorable ami a dit que l'opposition s'était ralliée à l'unanimité à l'ancien programme du Grand Tronc, qui était de construire un chemin de North-Bay à l'Ouest. Le regretté député de Selkirk, M. McCreary, l'ayant alors interrompu pour lui demander de s'expliquer là-dessus sans ambages, l'honorable député de Hastings-est répondit qu'il n'avait pas qualité pour s'exprimer officiellement à ce sujet, mais que cependant, après avoir pris l'avis de plusieurs membres de l'opposition, et d'après ce qu'il savait lui-même, il croyait pouvoir assurer que l'opposition était prête à appuyer l'ancien projet du Grand Tronc, consistant à accorder une subvention du gouvernement à un chemin de fer allant de North-Bay à Winnipeg, puis de là jusqu'à l'océan Pacifique. La gauche a acclamé cette déclaration, et alors, se tournant vers l'honorable député de Selkirk, mon honorable ami de Hastings a dit : L'honorable député peut voir lui-même que j'avais fidèlement interprété l'opinion des honorables députés qui m'entourent. Ainsi, nous aurions raison de croire que c'est bien là le seul projet de l'opposition, et il est possible que ce soit dans les acclamations ayant salué cette déclaration de mon honorable ami de Hastings qu'il faut chercher la cause de la disparition apparente du projet même du leader de l'opposition. Eh bien, voyons quelles sont les distances, pour la route que nous propose l'honorable député de Hastings-est :

Winnipeg à Halifax, selon le plan Northrup.	Milles.
De Winnipeg à North-Bay, distance approximative	1,012
De North-Bay à Montréal, via Orillia et Belleville, par le Grand Tronc, en suivant la voie la plus directe	496
De Montréal à Halifax, par l'Intercolonial	837
Total	2,345
De Winnipeg à Halifax, selon le plan du gouvernement	2,061
Différence en faveur du plan du gouvernement	284

Les distances jusqu'à Saint-Jean donnent la même difference en faveur du plan du gouvernement.

Eh bien, si nous ne pouvons pas amener le trafic jusqu'à la mer avec le plan que nous avons soumis, quelles chances aurions-nous de le faire en suivant la route indiquée par l'opposition, qui est plus longue que la nôtre? Je crois qu'on admettra en toute justice que si on doute que le gouvernement puisse faire parvenir le trafic de l'Ouest à nos ports des provinces maritimes, chaque difficulté relevée dans notre projet se présente d'autre part avec encore plus de force dans le projet de l'opposition. Les chiffres que je viens de citer démontrent jusqu'à l'évidence que si notre plan n'offre aucune chance de réussite, pour

amener le trafic de l'Ouest jusqu'à la mer, il y a encore moins de chances d'y arriver avec le plan de l'opposition ; et par conséquent le seul espoir des provinces maritimes de voir se réaliser leurs beaux rêves d'avenir est de donner leur cordial appui au projet en ce moment soumis à la Chambre.

Ces messieurs de la gauche nous ont encore soumis ce soir quelques autres considérations, aussi hétérogènes que toutes celles qu'ils nous ont déjà présentées depuis que ce projet est en discussion. J'ai montré en quoi avait consisté le programme de mon honorable ami le leader de l'opposition, il y a quelques semaines, et j'ai indiqué quelle était aujourd'hui la politique de la gauche, telle qu'exposée par mon honorable ami de Hastings-est. Mais, dans cet amendement, un autre programme commence à se dessiner qui nous paraît tendre vers la nationalisation. Je dis " paraît tendre " à dessein. Et je tiens ici à féliciter mon honorable ami de Lanark-sud (M. Haggart) pour la prudence qu'il a montrée—prudence qu'on trouve, du reste, toute naturelle chez lui—quand il a refusé de seconder cette résolution. Mon honorable ami de Lanark est un vieux routier de la politique, et il s'est toujours montré partisan fort tenace et endurci. C'est ce qui arrive, d'habitude, quand on appartient depuis longtemps à un parti politique, et mon honorable ami n'échappe pas à cette règle générale. Nous agissons tous plus ou moins ainsi, et mon honorable ami, qui est la loyauté en personne, est prêt à faire l'impossible pour défendre son chef. Il n'y a aucun doute que le dévouement qu'il a pour son parti l'engagera à voter en faveur de cet amendement, mais je m'imaginerais assez qu'il fût prêt à dire au leader de l'opposition : Ne poussez pas l'exigence à l'extrême ; je trouve déjà assez dur d'appuyer de mon vote une résolution favorable à la nationalisation, sans qu'il faille me demander de la seconder. C'est pourquoi, quand son nom a été proposé comme secondeur, on a dû immédiatement le retirer. Il a pu, sans doute, n'y avoir là qu'un accident, mais la chose n'en reste pas moins fort significative si l'on considère l'attitude prise par mon honorable ami, depuis nombre d'années, sur la question de la nationalisation. Cette question est d'une haute portée et il est tout naturel que les hommes les plus entendus en choses de chemins de fer diffèrent d'avis là-dessus. Nous nous montrons, dans notre projet, absolument hostiles à ce principe de la nationalisation. Dans tous les cas, nous ne voulons pas que l'Etat ait rien à faire avec l'exploitation de nos chemins de fer, et cela pour les raisons que nous allons exposer. Si mon honorable ami le leader de l'opposition est prêt à prendre une attitude bien tranchée sur cette question, c'est-à-dire à se déclarer sans ambages en faveur de la nationalisation et de l'exploitation par l'Etat des chemins de fer du Canada, la situation se trouvera changée du tout au tout et pourrait donner naissance à la formation de nouveaux partis politiques ayant

chacun un programme bien défini. Mais mon honorable ami a pris bien soin de ne rien brusquer en ce sens. Comme je l'ai dit il y a un instant, il n'a fait que tourner autour de cette question de nationalisation depuis le commencement de la session. Dans son premier amendement, il a fait quelques vagues allusions générales à ce sujet, mais il n'a présenté aucun amendement déclarant nettement qu'il était en faveur du principe de la nationalisation de nos chemins de fer et de leur administration par l'Etat. Je le répète, c'est là une question excessivement importante, et qui pourrait parfaitement servir de base à la réorganisation de partis politiques en quelque pays que ce soit. L'honorable leader de l'opposition a rédigé son amendement de façon fort ingénieuse. Il a parlé des articles insidieux du contrat du Grand Tronc. Il n'y a rien là pourtant de si insidieux que tout ce qu'il nous a dit lui-même au sujet de la nationalisation. En premier lieu, il affirme que le projet du gouvernement est tout ce qu'il peut y avoir de plus vicieux ; puis il se demande si, plutôt que de mettre un semblable projet à exécution, il ne conviendrait pas mieux d'accepter la nationalisation. Mon honorable ami a dû peut-être se dire que nombre de gens pourraient lui répondre : Nous ne voulons pas que cet amendement nous lie en quoi que ce soit ; nous sommes en faveur du principe de la nationalisation, et nous voulons en finir une fois pour toutes avec les associations commerciales : nous voulons que, dorénavant, ce soit le peuple même qui gère ses chemins de fer comme il l'entendra. Mon honorable ami se garde bien de rien dire de la sorte. Cet amendement est libellé de telle façon, qu'il se borne à poser la question si, plutôt que d'accepter ce projet détestable du premier ministre, l'Etat ne ferait pas bien de prendre lui-même en main l'administration de nos chemins de fer. L'amendement se lit comme suit :

Cette Chambre est d'avis qu'au lieu de ratifier les conventions projetées, il serait plus dans l'intérêt public——

Remarquez : il ne s'agit pas ici de savoir si le principe de la nationalisation est excellent en soi, mais s'il est tout simplement préférable à ce bill.

Il serait plus dans l'intérêt public que le Dominion se chargeât entièrement des obligations nécessaires pour prolonger à travers le continent le réseau des chemins de fer de l'Etat, complétant ainsi un chemin de fer transcontinental de l'Atlantique au Pacifique, lequel appartiendrait en entier à la population du Canada et serait sous son contrôle.

Je crois cependant devoir dire que tous ceux—et j'ai le plus grand respect pour ces opinions—qui se montrent en ce pays fortement en faveur de la nationalisation ne se laisseront pas égarer par les termes de cet amendement, surtout si on consulte le passé de ces honorables messieurs de la gauche au sujet de la nationalisation, passé sur lequel

je viens maintenant attirer votre attention. J'ai pu constater, M. l'Orateur, que l'idée de la nationalisation est fort populaire sous certains rapports. Il y a là même quelque chose de tout particulièrement attrayant. De grands services d'utilité publique qui, il y a quelques années, étaient aux mains de sociétés financières, sont maintenant graduellement absorbés par l'Etat, et je suppose qu'il continuera à en être ainsi à l'avenir. Mais je ne crois pas que l'opinion publique, au Canada, se soit encore là-dessus suffisamment prononcée pour nous permettre de dire que le pays est prêt à prendre lui-même en main l'administration de ses chemins de fer. A venir jusqu'à présent, le public ne paraît se rallier à cela qu'en théorie. Mon honorable ami de Vancouver (M. Ralph Smith) a fait voir, l'autre soir, que bien peu de municipalités avaient pris en main l'administration de leurs propres tramways, bien que la chose leur eût été des plus faciles. Tout cela est fort beau en théorie, mais chaque fois qu'un conseil municipal met ces sortes de questions en discussion, la réalité lui fait peur, et neuf fois sur dix on préfère laisser les choses dans le *statu quo*. Théoriquement, le principe a beaucoup de défenseurs, mais il est rare qu'on aille plus loin. Pour ce qui est de l'Intercolonial, je doute beaucoup, s'il nous fallait recommencer, que nous nous chargerions de cette entreprise. Mais voilà maintenant des années que ce chemin, construit par le gouvernement, est administré par l'Etat, et j'hésiterais pour ma part à changer cet état de choses. Ces remarques s'appliquent aussi à tous les embranchements qui pourraient se raccorder avec l'Intercolonial. Mais je ne suis pas prêt à suivre ceux qui veulent nous entraîner plus loin et qui demandent que ce grand chemin de fer transcontinental soit aussi un chemin de fer d'Etat. Nous agirons sagement, je crois, en faisant notre profit de ce qui s'est déjà passé en cette Chambre à propos de cette question. Je puis rappeler, par exemple, à la Chambre, que le parti conservateur s'est déjà, il y a quelques années, alors qu'il était au pouvoir, non seulement montré hostile à toute extension du principe de la nationalisation, mais qu'il s'est même alors dans une grande mesure montré favorable à la cession de l'Intercolonial au Pacifique Canadien. On ne saurait guère donner de ces choses des preuves absolues, parce que ces choses ne prennent une forme tangible que quand elles sont présentées devant le parlement. Mais, dans les provinces maritimes, c'est un fait notoire que des agents du Pacifique Canadien se sont rendus là pour essayer de créer un courant d'opinion favorable à cette vente. Il était aussi alors, dans le temps, parfaitement notoire, que le parti conservateur était favorable à cette cession, et qu'on n'attendait plus, pour effectuer ce changement, que l'opinion publique se déclarât favorable. Et si ce changement n'a pas eu lieu, ce n'est pas parce que les conservateurs ne voulaient pas en entendre parler, mais bien plutôt parce que les provinces maritimes y étaient hostiles. Je ne veux pas, je le répète, rien assurer de définitif à ce sujet, et je me borne à rappeler que c'était là la rumeur courante dans les provinces maritimes. Pour ce qui est de l'Intercolonial, il est facile de voir quelle raison on peut avoir de s'opposer à la nationalisation. Un chemin de fer n'est plus seulement, aujourd'hui, une entreprise de chemin de fer proprement dite. La plupart des grandes compagnies se voient forcés, aujourd'hui, de conduire de front plusieurs autres entreprises se rattachant à leurs lignes de chemins de fer, entreprises dont un gouvernement pourrait difficilement se charger. Je me contenterai de citer un exemple. La Compagnie du Pacifique possède aujourd'hui plusieurs grands hôtels, et je suis sûr que les administrateurs de cette compagnie croient fermement que ces hôtels contribuent pour une large part au développement de leur service de voyageurs. Si l'Intercolonial passait aujourd'hui à une compagnie, il lui faudrait aussi construire des hôtels. Mais comme ce chemin de fer est un chemin de fer d'Etat, cela lui est impossible, et plusieurs autres entreprises, dont une compagnie pourrait parfaitement se charger, lui sont aussi fermées. On pourrait ici multiplier les exemples, mais cela suffira. Quelques-uns des hommes les plus influents du parti conservateur sont connus pour leur hostilité au principe de la nationalisation. La question n'est pas nouvelle. Voilà des années qu'elle se présente devant le public sous une forme ou sous une autre. Elle a été soumise à ce parlement, et plusieurs membres du parti conservateur l'ont prise en considération ; et je crois pouvoir dire que la grande masse du parti conservateur du Canada—je n'ai ici, bien entendu, aucun droit de parler au nom des conservateurs, et je ne fais ici qu'émettre une opinion, en passant—et, j'ajouterais, les meilleurs éléments du parti conservateur actuel sont opposés au principe de la nationalisation de nos chemins de fer et de leur administration par l'Etat.

Je puis citer, entre autres, ce qu'en dit la " Gazette " de Montréal, l'un des journaux conservateurs les plus influents du pays. Ce journal s'attaque constamment à ce prinicipe de la nationalisation, et prétend que le gouvernement ne doit avoir rien à faire avec l'administration des chemins de fer. Il est naturel de supposer que ce journal reflète ici l'opinion des meilleures classes dans le parti conservateur. Nous avons dans les rangs de l'opposition un honorable député qui passe pour être un expert en matière de chemin de fer, c'est-à-dire mon honorable ami de Lanarksud (M. Haggart), et je crois pouvoir assurer que dans tous ses discours on ne pourrait pas trouver un seul mot qui pourrait être interprété comme favorable au principe de la nationalisation.

Mon honorable ami de Lanark-sud ne saurait prétendre que ses idées sont aujourd'hui changées à ce sujet, et même, dans ce débat, bien qu'il ait touché à la question en deux ou trois circonstances, il a eu bien soin lui-même de ne jamais dépasser les limites prudentes que semble s'être fixées le leader de l'opposition. On veut bien causer nationalisation, mais sans toutefois s'aventurer trop loin. Ces honorables messieurs de la gauche ont cité l'opinion de notre ancien collègue l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Blair). On serait pourtant porté à croire qu'ils dussent attacher plus d'importance aux avis exprimés par les hommes éminents qu'ils comptent dans leurs propres rangs. Quoi qu'il en soit, puisqu'ils ont bien voulu citer M. Blair, laissez-moi leur rappeler que les derniers votes que M. Blair a donnés en cette Chambre, autant que je puis voir par les " Débats ", étaient deux votes adverses à des matières présentées en faveur de la nationalisation. J'ai dit que les hommes les plus influents du parti conservateur ne se sont guère montrés favorables à cette politique. L'honorable député d'Essex-sud (M. Cowan) nous a déjà cité un extrait d'un discours de sir John Macdonald qui vaut la peine d'être cité de nouveau. Ce discours avait été prononcé, en 1881, à propos du Pacifique Canadien :

Le gouvernement a parfaitement le droit de faire en sorte qu'il puisse être déchargé de l'obligation de construire ce chemin (le Pacifique Canadien), et de l'obligation encore plus lourde de l'administrer lui-même. Nous voyons ce qui se passe pour l'Intercolonial et pour diverses autres entreprises publiques. Il est absolument impossible au gouvernement d'administrer l'intérêt de façon satisfaisante. Tous les employés, à partir du portefaix, sont des fonctionnaires du gouvernement. Quand un employé est nommé, c'est pour des raisons politiques ; et quand il est congédié, c'est encore pour des raisons politiques. Si une vache se fait tuer sur ce chemin, le représentant en cette Chambre du propriétaire d ecette vache se hâte de présenter une demande en réclamation. Les responsabilités, les frais et les ennuis que tout cela entraîne pour un gouvernement sont tels, qu'on doit tout mettre en œuvre pour se les épargner.

Sir John Macdonald en était alors à considérer l'attitude que devait prendre son gouvernement sur la question du chemin de fer du Pacifique. Si nous devons comprendre que ces messieurs de la gauche se sont fait aujourd'hui les champions de la cause de la nationalisation, je me permettrai de leur rappeler que le gouvernement Mackenzie a déjà construit plusieurs milles d'un chemin de fer d'Etat, et que la première chose que l'opposition fit en arrivant au pouvoir a été de passer ce chemin valant $37,000,000, à titre gracieux à la Compagnie du Pacifique Canadien. C'est là, M. l'Orateur, ce qu'a fait le parti conservateur, et j'ai aussi cité l'avis de sir John Macdonald. J'ai aussi montré qu'alors que l'excellent et honnête homme que fut M. Mackenzie avait construit un chemin de fer d'Etat, ces honnorables messieurs de la gauche n'avaient rien eu de plus pressé, en arrivant au pouvoir, que de faire don de ce chemin au Pacifique Canadien. Et il n'est pas nécessaire de remonter aussi loin que sir John Macdonald. Cet éminent homme d'Etat est disparu depuis déjà longtemps de la scène politique, et nous n'avons pas besoin de nous en rapporter à ses opinions. Nous pouvons ici invoquer l'opinion de plusieurs hommes politiques encore aujourd'hui en évidence, et dont les avis pèsent toujours d'un grand poids parmi les conservateurs. J'ai bien peur que les conservateurs " nouveau jeu ", qui ont présenté la question de ce chemin de fer sous tant d'aspects différents, dans leurs discours et amendements, auraient mauvaise grâce à prétendre qu'ils sont les dignes successeurs des sir John Macdonald et des sir Charles Tupper. Il y a quelques années, en 1897, cette même question s'est présentée de nouveau. Notre gouvernement avait proposé de subventionner le Pacifique Canadien, afin de l'aider à construire le chemin du Nid-de-Corbeau et dans le débat qui s'est élevé là-dessus, sir Charles Tupper s'est exprimé comme suit :

J'ai appris avec beaucoup de plaisir que le gouvernement avait abandonné l'idée ou l'intention de construire ce chemin de fer comme chemin de fer de l'Etat. Je sais fort bien qu'une partie de la presse qui appuie l'opposition conseille fortement la construction de la ligne du Nid-de-Corbeau comme chemin de fer de l'Etat. J'avoue que cela m'a beaucoup étonné, car, avec ce que nous savons déjà de ce qui est résulté de l'ingérence de l'Etat en ces matières, nous n'aurions jamais cru qu'il se serait trouvé un seul homme intelligent, soit en cette Chambre ou ailleurs, pour défendre une semblable politique.

Que va penser aujourd'hui ce vieux vétéran de la politique, quand la nouvelle lui sera communiquée à Londres que ses successeurs ont fait si peu cas de ses conseils qu'ils se sont constitués aujourd'hui les défenseurs de cette même mesure qu'il avait combattue dans le temps en termes si énergiques ?

Selon moi, nous avons déjà résolu de façon définitive, aux yeux de tout homme raisonnable ou intelligent—

Je me demande, M. l'Orateur, si ces remarques s'appliquent à quelques-uns des députés qui sont aujourd'hui à notre gauche.

—nous avons déjà résolu, de façon définitive, aux yeux de tout homme raisonnable ou intelligent, la question de savoir s'il est préférable pour le Canada de construire et administrer un chemin de fer comme chemin de fer d'Etat ou de confier cette administration à une association.

La question, dit-il, est résolue à jamais, et cependant ces honorables messieurs ten-

tent ce soir de la ressusciter, bien qu'en y mettant peu d'empressement, avec l'espoir de gagner une partie de la population. Sir Charles Tupper a dit encore :

Je considérerais comme un malheur qu'un gouvernement quelconque voulût essayer, en ce pays, de construire un autre chemin de fer d'Etat. Voilà l'opinion que j'affirme.

Je viens maintenant demander aux conservateurs du Canada de nous dire de quel côté se portent leur préférence. vers le vieux chef qui les a déjà conduits à plus d'une victoire, ou vers ces nouveaux conservateurs qui nous présentent aujourd'hui ce programme plus ou moins hétérogène, où l'on voit se dessiner quelque chose comme une déclaration en faveur de la nationalisation ?

Mais nous n'avons pas besoin de remonter si loin. Il est juste, sans doute, que nous cherchions à prendre exemple sur les anciens, mais les exemples ne nous manquent pas, non plus, parmi les contemporains. Voyons donc quelles ont été les opinions plus récentes de ces honorables messieurs de la gauche. Je me bornerai à la discussion de cette question même. Il n'y a que quelques mois, après que nous eûmes signé ce contrat et que nous l'eûmes présenté au parlement, un honorable membre de cette Chambre qui a confiance en la nationalisation a présenté un amendement en faveur de cette politique. Je veux parler de l'honorable député de Winnipeg (M. Puttee), et voici l'amendement qu'il a présenté à la fin de la dernière session :

Par suite de l'accroissement de la population et du développement rapide du commerce du Canada, surtout du commerce de l'Ouest, le temps est arrivé où nous devrions adopter un programme bien défini de construction et d'administration de chemin de fer par l'Etat, en prenant toutes les précautions nécessaires pour que ces chemins de fer soient complètement en dehors de toute influence politique.

C'est là la motion qui a été présentée, il n'y a que quelques mois, par mon honorable ami (M. Puttee), alors que nous en étions à discuter incidemment cette question de nationalisation. Et que voyons-nous dans les "Débats"? On peut voir que cette motion a été rejecté, et que parmi ceux qui ont voté avec la majorité se trouvait l'expert en questions de chemin de fer de l'opposition, c'est-à-dire l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart). Mon honorable ami de Compton (M. Pope) a prononcé l'autre jour un discours de deux heures en faveur de la nationalisation ; cependant, il y a peine quelques mois, il a voté contre cette mesure. Je vois que le vétéran de Halton (M. Henderson) est à son siège ce soir. Nous aurons sans doute le plaisir de l'entendre sur cette question.

M. HENDERSON : Certainement.

L'honorable M. FIELDING : Et je dois lui rappeler qu'il a voté, il n'y a que quelques semaines, contre une motion directe en faveur de la nationalisation.

M. HENDERSON : Oh !

L'honorable M. FIELDING : Mon honorable ami de Lanark-nord (M. Rosamond) est à son siège ce soir. Je pourrais aussi lui rappeler qu'il a déjà voté contre la nationalisation. Je ne vois pas ici notre sympathique ami de Northumberland (M. Cochrane), mais quelques-uns de ses collègues pourront sans doute lui rappeler, de peur qu'il ne l'oublie, qu'il a aussi voté contre la nationalisation il n'y a que quelques semaines. Le regretté M. Cargill était aussi au nombre de ceux qui ont voté contre la nationalisation. L'honorable député de Charlotte (M. Ganong), et l'ex-ministre des Travaux publics (M. Tarte) ont aussi enregistré leurs votes contre la nationalisation. Je vois encore, parmi les adversaires de la nationalisation, le nom de l'honorable député de Durham-ouest (M. Ward), ainsi que le nom de mon sympathique ami de Sunbury-et-Queen, N.-B. (M. Wilmot), qui est devenu depuis un si chaud partisan de la nationalisation. J'espère bien que mon honorable ami ne perdra pas cela de vue, quand il donnera son vote ce soir sur cet amendement. Mon honorable ami de Northumberland, N.-B. (M. Robinson) n'est pas présent ce soir, mais il était l'un de ceux qui ont aussi voté contre la nationalisation, il n'y a que quelques semaines. Mon honorable ami de Nicolet (M. Ball) s'est aussi prononcé, je crois, contre cette politique. Le nom de mon honorable ami le leader de l'opposition ne figure pas sur le rôle des votes. Il était alors absent. Je lui ferai le compliment de croire que s'il eut été présent, il aurait voté avec son expert, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. La présence, ce soir, de l'honorable député de Sunbury-et-Queen me rappelle que dans le discours qu'il a prononcé tout récemment—et où il nous a fait la surprise de se poser en partisan de la nationalisation—il a dit alors qu'il n'était en faveur de cette politique qu'à la condition expresse que ce chemin de fer fût mis entre les mains d'une commission absolument indépendante du gouvernement. Mon honorable ami voudrait-il alors être assez bon de nous expliquer quelle sorte de nationalisation cela pourrait être, si ce chemin de fer doit être mis entre les mains d'une commission indépendante du gouvernement ? Quel est le principe fondamental de la nationalisation ? C'est que les grands services d'utilité publique soient sous le contrôle immédiat du peuple. Qu'il s'agisse d'un conseil municipal, ou d'un gouvernement provincial ou fédéral, la nationalisation signifie que le peuple doit garder le droit de réglementation, et le peuple c'est ici le parlement, et par conséquence, le gouvernement, qui n'est qu'un comité du parlement. Il est possible que le système actuellement en vigueur dans nos rapports avec les compagnies laisse à désirer, mais le ciel nous préserve de jamais voir un chemin de

fer d'Etat confié à une commission qui serait absolument indépendante du gouvernement ou du parlement.

Je crois que le parti conservateur a encore un autre "record" au sujet de cette question. Jusqu'ici, je n'ai parlé que de ce qui s'est passé en cette Chambre, mais on m'a fait remarquer aujourd'hui que le parti conservateur dans une des provinces s'est aussi entremis à ce sujet. Je ne puis parler ici que par ouï-dire, mais je ne crois pas cependant me tromper en affirmant que le parti conservateur actuel, dans le Manitoba, a adopté le programme qui lui a servi à faire appel aux électeurs, et que ce programme contenait l'article suivant :

L'adoption du régime de la nationalisation des chemins de fer, en tant que les conditions de cette province peuvent le permettre, et l'adoption du principe qu'aucune subvention ne sera accordée à aucune compagnie de chemin de fer à moins que le gouvernement de cette province n'exerce le droit de régler les tarifs et la faculté de rachat.

C'était là la déclaration de principes des conservateurs du Manitoba. Cela me rappelle que l'honorable député de Lanark-sud nous a déjà raconté une bonne histoire d'un nègre qui se tenait sur la plate-forme d'un wagon où quelqu'un voulait prendre place, et qui ne cessait de répéter à ce dernier qu'il valait mieux pour lui ne pas se tenir là et entrer dans le wagon. Et comme ce voyageur ne cessait de demander au nègre à quoi pouvait bien servir une plate-forme, le noir répondit : Eh bien, monsieur, une plate-forme sert pour l'entrée et pour la sortie, mais on ne peut pas y stationner. Evidemment, cette plate-forme—pour nous servir du terme usité aux Etats-Unis—des conservateurs du Manitoba n'était utile que pour l'entrée, parce qu'ils n'y avaient pas plutôt mis le pied qu'ils répudièrent immédiatement le principe de la nationalisation, et commencèrent à nous expliquer pour quelles raisons ce régime laissait à désirer. Je vois que le premier ministre du Manitoba, M. Roblin, a expliqué le programme qu'il avait adopté en faisant avec la Compagnie du Nord Canadien une convention à ce sujet. Il a prétendu alors que ce programme était bien préférable à la nationalisation. Voici ce qu'il a dit :

La question que je me suis proposé de résoudre était de savoir pour quel motif nous pourrions désirer faire du Canadian Northern un chemin de fer d'Etat. Nous nous sommes rendus compte que nous ne pourrions pas exploiter ce chemin de fer comme nous le désirerions, ni en tirer les bénéfices que le public avait le droit d'en attendre, sans nous exposer à tous les aléas qui menacent les chemins de fer d'Etat en d'autres parties du Dominion. Nous avons estimé, après étude de la question, qu'il ne serait pas sage de prendre en mains l'administration de ce réseau et d'inféoder en quelque sorte ce chemin aux organisations politiques du jour.

Ainsi, dans la seule province où nos amis conservateurs détiennent encore le pouvoir, nous voyons qu'ils ne sont arrivés au pouvoir qu'en proclamant le principe de la nationalisation, et une fois le pouvoir entre leurs mains ils n'ont rien eu de plus pressé que de chercher à démontrer que la nationalisation ne valait rien. Si l'on rapproche cela du petit incident dont j'ai déjà parlé, et de la construction de plusieurs milles de chemin de fer d'Etat par M. Mackenzie, lequel chemin de fer a été presque immédiatement après passé à titre gracieux au Pacifique Canadien par les amis de ces messieurs de la gauche, je crois que nous aurons là des indices suffisants de l'estime en laquelle ces messieurs tiennent le régime de la nationalisation. Je crois devoir cependant revenir en arrière, afin d'utiliser d'une autre façon l'incident dont je viens de parler. J'ai de la difficulté à découvrir le véritable programme conservateur dont je devrais parler, et c'est pourquoi je dois repasser l'un après l'autre ceux qui ont été apportés ici, et je vais en revenir au programme de mon honorable ami de Hastings-est (M. Northrup). Ainsi, nous sommes sur le point d'accorder à la Compagnie du Grand Tronc, cette compagnie sans entrailles, cette compagnie américaine, ainsi que se sont plu à la désigner mon honorable ami le leader de l'opposition et plusieurs honorables députés de la gauche, la construction d'une ligne de chemin de fer largement subventionnée, allant de North-Bay à Winnipeg et de Winnipeg à l'océan Pacifique. C'est là la dernière déclaration faite par ces honorables messieurs, avant que cet amendement eût été présenté sur la question de la nationalisation. Assurément, M. l'Orateur, avec un passé comme celui-là, personne en ce pays ne prétendra un seul instant que ces messieurs aient apporté à l'étude de cette grande question la réflexion et la considération qu'elle mérite ; et il s'ensuit que la recommandation, ou plutôt la proposition déjà émise que le parti conservateur se fasse le champion de la cause de la nationalisation, ne peut faire autrement que de provoquer le rire de tous les citoyens intelligents du Canada.

Je sais parfaitement, M. l'Orateur, que je parle ici peut-être un peu trop longtemps. Je pourrais peut-être arguer que ces messieurs de la gauche se sont déjà montrés très prolixes à ce sujet, alors qu'on n'a pas eu jusqu'ici beaucoup de reproches de cette sorte à m'adresser. Je viens demander encore quelques instants pour vous parler du coût de ce chemin, et cela surtout parce que ces messieurs de la gauche sont revenus là-dessus fort souvent, et que le plus grand nombre d'entre eux ont accepté certains chiffres qui ont été cités dès le commencement du débat par mon honorable ami le leader de l'opposition. Mon honorable ami a estimé les charges de cette entreprise comme devant être de $155,000,000 à $171,000,000. Mon honorable ami emploie ici ce mot "charges" en un sens qui peut prêter à des malentendus. Je

sais bien que ce n'est pas à son intention; mais il est important au point où nous en sommes, de savoir exactement ce qu'on doit entendre par ces charges du gouvernement dont parle mon honorable ami. Le gouvernement s'oblige, il est vrai, à faire certaines choses, mais d'un autre côté, il a aussi pris les dispositions nécessaires pour recevoir certaines sommes et certains crédits, et ce n'est qu'après avoir mis en regard ces deux côtés du compte et après avoir soustrait la différence qu'on sait exactement ce que représentent ces charges du gouvernement. Supposons qu'on demande à un marchand de présenter sont compte, et qu'on s'aperçoive que les articles sont non seulement taxés à très haut prix, mais que plusieurs articles ont été portés, dont on n'a jamais reçu livraison, nous nous trouverions avoir là une comparaison parfaitement juste du genre d'arguments que ces messieurs de la gauche ont cherché ici à faire valoir.

Considérons un instant en quoi consistent les charges de l'Etat. Il est vrai que nous prenons à notre charge la construction de la division de l'est; mais, si on en exempte l'intérêt de sept ans sur cette division, nous n'assumons aucune autre obligation. Nous prenons à notre charge la construction de cette division, mais nous avons pris soin auparavant de nous assurer un locataire. Si quelqu'un possède un terrain et qu'il y construise une maison qui augmentera de beaucoup la valeur de sa propriété, ce serait là une excellente spéculation, même s'il n'avait aucun locataire en vue. Mais si ce propriétaire s'est assuré d'avance un locataire qui lui louera sa maison à long terme, peut-on dire que cet homme a manqué de prévoyance ? Nous allons construire cette division de l'est, et nous abandonnons à la compagnie fermière l'intérêt durant sept ans, mais nous avons, d'un autre côté, pris toutes nos mesures pour nous assurer un excellent locataire qui nous paiera notre loyer au bout de sept ans, à ce que nous croyons être un prix raisonnable. Mon honorable ami le leader de l'opposition, dans son premier discours, que ses partisans n'ont fait depuis que répéter—et auquel plusieurs de ces messieurs de la gauche ont même parfois donné une interprétation qui était loin de la pensée du leader de l'opposition—mon honorable ami, dis-je, a fait son premier plongeon en pleins chiffres fantastiques—je reconnais que ses extravagances ont encore été dépassées par son ami de Toronto-ouest (M. Osler)—en estimant à $40,000 par mille la construction de la ligne de Moncton à Winnipeg. L'honorable leader de l'opposition ne nous a pas dit sur quoi il se basait pour établir ces chiffres, qui ne reposent, selon moi, sur aucun fondement. L'année dernière, j'ai estimé, en cette Chambre sur la foi d'experts en qui j'ai toute confiance, la construction de la ligne de Québec à Moncton sur la base de $25,000 par mille. Mais j'ai ajouté que ces chiffres étaient pour un chemin de fer à peu près semblable, ou peut-être un peu supérieur à l'Intercolonial. J'ai admis, cependant, que ce nouveau chemin de fer devait être de première qualité sous tous rapports, et j'ai ajouté 25 pour cent à mes chiffres, ce qui nous donne $31,250 par mille pour cette partie du chemin. Le leader de l'opposition a parlé de $40,000, mais il ne nous a pas cité la moindre autorité à l'appui.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami le ministre des Finances a-t-il en main un rapport d'ingénieur démontrant que ce chemin peut être construit, avec des pentes de quatre dixièmes pour cent, pour $31,250 par mille ?

L'honorable M. FIELDING : Nous avons tous deux, mon honorable ami et moi, un peu de sang irlandais, et je vais donc répondre à sa question en lui en posant une autre. A-t-il en main des preuves, provenant d'une autorité compétente, pour fixer ce coût de construction à $40,000 par mille ?

M. R. L. BORDEN : Oui, j'ai ces preuves en main.

L'honorable M. FIELDING : Mon honorable ami ne nous les a jamais communiquées.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre ne nous a jamais dit, non plus, quelle autorité il pouvait invoquer.

L'honorable M. FIELDING : Je vais dire à mon honorable ami sur quelle autorité je m'appuie, mais il se gardera bien d'en faire autant de son côté. Il y a de cela dix ou douze ans, un ingénieur de grand mérite, M. Adams Davy, a fait le levé d'un chemin allant de Edmonton à Moncton. M. Davy fit rapport à sa compagnie que le pays n'était pas difficile, et qu'un chemin satisfaisant, avec des pentes et courbes raisonnables, pouvait être construit à prix modique. Dans ce rapport, ce coût ne paraît pas être mentionné, mais la compagnie qui avait employé M. Davy présenta par la suite une demande au parlement, et dans cette demande le coût de son chemin de fer était évalué à $25,000 par mille. Quand une compagnie fait une demande de subvention, elle n'a pas généralement pour habitude de rabaisser le coût probable de son chemin. Le tracé fait par M. Davy s'étendait de Edmundston à Moncton, où se trouve précisément la région la plus accidentée entre Québec et Moncton. Le chemin, de Québec à Edmundston, coûterait encore moins par mille, et par conséquent, si un chemin semblable à l'Intercolonial peut être construit d'Edmundston à Moncton pour $25,000 par mille, il s'ensuit qu'un chemin allant du pont de Québec à Moncton coûterait probablement encore moins.

M. SPROULE : Quelle est la date du rapport de cet ingénieur ?

L'honorable M. FIELDING : Ce rapport a été fait dans les environs de 1890.

M. SPROULE : L'honorable ministre des Finances ne doit pas ignorer qu'il en coûte aujourd'hui plus cher qu'autrefois pour construire un chemin de fer.

L'honorable M. FIELDING : Au contraire, je puis assurer à mon honorable ami que bien que le prix de certains articles soit plus élevé, cependant la construction d'un chemin de fer coûte peut-être encore moins qu'elle ne coûtait autrefois, grâce aux perfectionnements des machines et à l'amélioration des méthodes de travail. J'ai en outre estimé, l'année dernière, à $28,000 par mille, la construction du chemin de Québec à Winnipeg. J'ai donné ces chiffres, non pas parce que je croyais que cette région était plus difficile, mais parce qu'elle était moins accessible et qu'il pourrait en coûter davantage pour y amener les approvisionnements nécessaires. De plus, afin de nous assurer un chemin de première classe, j'ai ajouté 25 pour cent, et j'ai dit que ce chemin nous coûterait $35,000 par mille. Le leader de l'opposition est allé jusqu'à $40,000, mais il ne nous a pas dit sur quelle autorité il s'appuyait pour cela. J'ai annoncé, l'année dernière, que je m'étais procuré mes renseignements auprès d'un ingénieur de haute autorité pour établir les chiffres que je viens de citer, c'est-à-dire $25,000 par mille pour une section et $28,000 pour l'autre, et j'ai ajouté, je crois, que cet ingénieur n'était rien moins que M. Collingwood Schreiber, ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement. On m'aurait alors demandé si j'avais en main un rapport signé par M. Schreiber, et j'ai dit que je n'en avais point. Dans l'attente où j'étais que la même question me fût posée cette année, j'ai demandé à mon honorable collègue le ministre des Chemins de fer et Canaux d'obtenir de M. Schreiber un exposé de son opinion sur tout cela, et j'ai rappelé en même temps à M. Schreiber les renseignements qu'il m'avait communiqués l'année dernière. En réponse, M. Scheiber a addressé au ministre de Chemin de fer la lettre suivante, qui me donne entièrement gain de cause :

Bureau du sous-ministre et ingénieur-en-chef,
Ottawa, 17 mai 1904.

L'honorable H. R. Emmerson,
Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

Monsieur le ministre,—Comme suite à la demande que vous m'avez faite de mettre par écrit les renseignements que j'ai donnés l'été dernier de vive voix à M. Fielding, alors qu'il était ministre-suppléant de ce département, au sujet du coût de la construction de la division de l'Est du Grand-Tronc-Pacifique projeté, entre Moncton et Winnipeg, j'ai bien l'avantage de vous soumettre ce qui suit, mes chiffres étant basés sur cette supposition que les travaux de ce chemin de fer ne laisseront rien à désirer, et que les pentes seront moins accentuées et les courbes plus allongées que sur l'Intercolonial.

Pour ce qui est de la section entre Moncton et les approches du pont actuellement en voie de construction à Québec, sur le Saint-Laurent, j'ai dit à M. Fielding que, d'après ma connaissance personnelle de la configuration générale de cette partie du pays, et d'après les renseignements contenus dans les rapports de divers ingénieurs qui ont traversé cette région, j'en étais arrivé à la conclusion que les frais de construction ne devraient pas dépasser $25,000 par mille.

Quant à la section Québec-Winnipeg, j'ai supposé, pour établir mes chiffres, que le chemin suivrait probalement la ligne de partage des eaux, à partir d'un point situé à une certaine distance de Québec jusqu'à un point au nord de Sudbury, et de là à Winnipeg, en passant au nord du lac Népigon. Après avoir consulté les rapports de divers ingénieurs sur les levés qui ont été faits de la région s'étendant des alentours de Sudbury jusqu'à Winnipeg, j'en suis venu à la conclusion que les frais de construction ne devraient pas dépasser $28,000 par mille, et j'en ai ainsi informé M. Fielding.

Je puis ajouter que je persiste, toujours à être d'avis, cette année, comme l'année dernière, qu'un chemin de fer de premier ordre peut être construit pour le prix que je viens de donner.

J'ai bien l'honneur d'être,
Monsieur le ministre,
Votre obéissant serviteur,
COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef.

On voudra bien remarquer que M. Schreiber parle ici d'un chemin de fer ayant des pentes moins accentuées que l'Intercolonial, c'est-à-dire supérieur à ce dernier. Mais comme je ne voulais pas me restreindre à un chemin de fer de cette classe, et que je désirais laisser suffisamment de marge pour parer à tout imprévu, j'ai ajouté dans les deux cas 25 pour 100, ce qui porte le premier état estimatif à $31,250 par mille, de Moncton à Québec, et le second à $35,000 par mille, de Québec à Winnipeg.

J'ai demandé, par la suite, à M. Schreiber, s'il était d'avis que ces deux marges étaient suffisamment larges, et il m'a répondu qu'il m'autorisait à dire qu'elles l'étaient. Un entrepreneur d'une grande notoriété m'a aussi dit qu'il serait heureux d'entreprendre des travaux de chemin de fer à ces prix. Je suis donc porté à croire que mon honorable ami est tombé dans l'exagération ; et si ses premiers frais sont exagérés, les sommes supportées pour l'intérêt doivent aussi être exagérées, et il en doit être de même pour tout le reste. On me fait remarquer qu'il serait peut-être à propos de demander à l'honorable leader de l'opposition sur quelle autorité il s'appuie pour affirmer que le chemin coûtera au moins $40,000 par mille. Nous espérons bien que nous aurons ce renseignement. Je vois que l'honorable leader de l'opposition a estimé le coût de la section Québec-Moncton, 400 milles, à $40,000 par mille, soit en tout $16,000,000. Pour se montrer raisonnable, c'est $31,250 par mille qu'il aurait fallu dire, soit en tout $12,500,000, ce qui donne à mon honorable ami un excédent de $3,500,000. Mon honorable ami a estimé le coût de la section Québec-Winnipeg, 1,475 milles, à $40,000 par mille, soit

en tout $59,000,000. Pour se montrer raisonnable, c'est $35,000 par mille qu'il aurait fallu dire, soit en tout $51,625,000, ce qui donne à mon honorable ami un excédent de $7,375,000. Ainsi, l'excédent total de l'état estimatif de mon honorable ami, pour toute la division de l'est, Moncton-Winnipeg, s'élève à $10,875,000 ; et naturellement, cette somme étant portée au compte du capital, il faut aussi calculer l'intérêt là-dessus, ce qui équivaut à dire qu'une première erreur est le point de départ d'une multitude d'autres. Mon état estimatif du coût de la division de l'est est comme suit :

Compte du capital, déboursés actuels..	$ 64,125,000
Intérêt capitalisé, durant les travaux de construction..	7,031,975
Total du compte du capital.	$ 71,156,975

Il y a la question de l'intérêt de trois ans, qui doit être payé si les revenus du chemin le permettent. Dans le cas contraire, cet intérêt sera capitalisé et porté au compte du capital et des obligations qui s'y rattachent.

L'honorable chef de l'opposition admet comme fait accompli que cela ne sera pas gagné et il ajoute cela à son compte. Que cela soit gagné ou non, c'est tout au plus un placement sur lequel nous touchons l'intérêt.

Mais ce qui est encore pis, c'est la déclaration de l'honorable député au sujet du pont de Québec. L'an dernier, j'ai parlé de cette question, quand aucune disposition législative n'avait encore été prise à ce sujet. C'est une question très discutable que celle du rapport qui peut exister entre le pont de Québec et ce projet transcontinental. Pour la commodité du calcul j'ai mis dans mon exposé $2,000,000 comme étant la proportion équitablement imputable au pont de Québec. J'ai déclaré alors que je croyais que c'était trop libéral, et que je ne voudrais pas qu'à l'avenir on exigeât que je m'en tinsse à ce chiffre. Mais mon honorable ami, le chef de l'opposition ne se contente pas de cette estimation libérale. Il porte tout simplement au débit de cette opération toute l'émission d'obligations pour le pont de Québec. Relativement au pont, il porte dans son calcul la somme de $6,978,319, dont $6,678,200 sont pour l'émission des obligations et $300,519 pour l'intérêt. Or, je n'hésite pas à dire que rien ne saurait être plus injuste que l'insertion de cet item dans le calcul de l'honorable député, et je suis certain que lorsqu'on examinera cette affaire l'honorable député aura honte de sa propre conduite. La manière la plus équitable serait de laisser le pont de Québec tout à fait en dehors de cette opération. Ce n'est pas une affaire qui résulte du projet d'un chemin de fer transcontinental. Le pont de Québec a été soumis au public il y a déjà quelques années. Il a été admis comme une obligation par les deux partis politiques. Il y a déjà plusieurs années, avant que le gouvernement actuel fût arrivé au pouvoir, sir Charles Tupper est allé dans la ville de Québec et y a fait un grand discours au cours duquel il a déclaré que le parti conservateur avait pour programme de construire le pont de Québec. Et il y a plus, mon honorable ami, le chef de l'opposition, lui-même, à la dernière session, est allé à Québec et y a fait un discours afin de complaire aux électeurs de cette ville, et voici ce qu'il a dit :

> De plus, le prolongement de l'Intercolonial, joint à l'achèvement du pont de Québec, à l'égard duquel les deux partis politiques se sont engagés, peut vouloir dire beaucoup pour l'avenir de Québec.

Si les deux partis politiques se sont engagés à construire le pont de Québec, de quel droit mon honorable ami compte-t-il le coût de cette construction comme faisant partie du chemin de fer Transcontinental ? Le plus que l'on puisse dire au sujet du chemin de fer Transcontinental et du pont de Québec, c'est que l'adoption de ce grand projet d'un transcontinental a créé une nouvelle raison pour le pont de Québec—non seulement une nouvelle raison pour le construire, mais une nouvelle raison pour qu'une fois construit, il puisse suffire à son propre entretien, Est-ce tout ? L'honorable député est revenu de Québec après son discours, et il s'est assis à son siège et il a laissé adopter sans opposition le bill concernant le pont de Québec. Les membres de l'opposition ont voté pour le bill du pont de Québec, et ils partagent avec nous la responsabilité pour chaque dollar de cette dépense. Que devons-nous alors penser de l'honorable député qui traite ce pont comme faisant partie de cette abominable projet d'une ligne transcontinentale qu'il veut défaire au moyen de son amendement ? Si cela fait partie du projet de la ligne transcontinentale, l'honorable député et tous ses partisans ont un compte à régler avec le peuple canadien, car, lorsqu'ils iront condamner ce bill dans les assemblées publiques, les gens se lèveront et diront: Pourquoi condamnez-vous cela? Vous avez voté pour une partie de ce projet, pour le pont de Québec. L'honorable député dira que cela n'a absolument rien à faire avec le projet du Transcontinental. La réponse sera: Pourquoi pourtez-vous cela au débit du projet du Transcontinental? J'ose dire qu'en attirant de cette manière son attention sur le sujet, nous mettons mon honorable ami dans l'impossibilité d'indiquer l'ombre d'une raison pour qu'il ajoute ainsi à son calcul six ou sept millions. Mais l'honorable député n'y a mis qu'un peu moins de zèle que l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) qui porte le coût de la division de l'est à $120,000,000. Il a entrepris de renchérir sur une déclaration alarmante pour le peuple canadien et, non content d'ajouter $10,000,000 au coût de la division de l'est, il ajoute six ou sept millions de plus en y faisant entrer le pont de Québec pour lequel il a voté lui-même.

Or, comme je l'ai déjà dit, l'obligation du gouvernement en cette affaire est limitée aux sept années d'intérêt. N'oublions pas cela. Si la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique remplit les obligations auxquelles elle s'est engagée par ce contrat, alors la seule obligation à laquelle le gouvernement sera appelé à faire honneur sera les sept années d'intérêt sur les trois quarts du coût de la section des montagnes et sept années de loyer sur la division de l'est. Cela n'est pas discutable. Pouvons-nous supposer en toute certitude, pour les fins du calcud, que le projet réussira et que la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique remplira ses obligation ? Je le crois, et pour plusieurs raisons.

D'abord, nous avons l'engagement pris par les hommes éminents, responsables, experts en matière de chemin de fer et d'une réputation honorable, qui ont conclu la convention ayant pleine et entière confiance en l'avenir du pays et convaincus que, grâce au développement de nos ressources, l'entreprise sera couronnée de succès. Parce que chacun de nous, en constatant les progrès actuels du Canada, en voyant les indices d'une vie nouvelle, l'espoir et le zèle qui animent les Canadiens depuis que le très honorable ministre (sir Wilfrid Laurier) est devenu premier ministre doit se sentir assuré que ce projet va réussir. Puis, il y a une troisième raison que mes honorables amis de la gauche sont tenus d'accepter parce que chacun des arguments qu'ils ont invoqué en ce qui concerne les profits que le chemin de fer Grand Tronc doit retirer de l'entreprise doit être basé sur la supposition que le chemin de fer aura rempli toutes ses obligations et payé jusqu'au dernier sou. Si le Grand-Tronc-Pacifique ou le chemin de fer du Grand-Tronc, comme porteurs des actions ordinaires, gagnent un seul sou au moyen de cette entreprise, il faut qu'ils remplissent chacune des obligations qu'ils ont contractées envers le gouvernement. Ils ne peuvent faire un sou avant d'avoir fait cela. Le chemin de fer Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique sont obligés de voir à ce que l'intérêt soit payé et à ce que nous ne soyons pas appelés à le payer. Il leur faut voir à ce que le loyer de la section de l'est soit payé et à ce que nous ne soyons pas obligés de le payer. Et jusqu'à ce que ces deux obligations soient remplies, les promoteurs de l'entreprise ne peuvent gagner un seul dollar. J'ai donc raison de dire que toute l'argumentation des honorables membres de la gauche, qui ont travaillé si ardument pour prouver que les promoteurs de cette compagnie dans le Grand-Tronc-Pacifique et le chemin de fer Grand-Tronc vont faire beaucoup d'argent, est basée sur la réussite de ce projet et sur le fait que le gouvernement sera amplement protégé.

Donc, sur la proposition que le Grand Tronc remplira toutes les obligations, je veux faire un résumé succinc des obligations contractées par le gouvernement. En premier lieu, le gouvernement doit construire la division de l'est, mais il a un locataire qui paiera l'intérêt sur le coût de la construction. Puis, le gouvernement s'engage à garantir les obligations sur la section des prairies jusqu'à concurrence de $13,000 par mille, mais nul ne doute que cette section donnera des profits dès le début. Puis, nous sommes obligés de garantir les trois quarts du coût de la section des montagnes, mais nous croyons que là aussi, l'intérêt sera payé, et que nous ne serons pas liés dans la véritable acception du mot. Supposons alors que ces obligations soient remplies, notre seule obligation est celle des sept années d'intérêt. A la dernière session, mon très honorable ami, le chef du gouvernement, a déclaré que nous pouvions acquitter les charges qui nous sont imposées par ce projet avec notre excédent d'une seule année. La déclaration faite par mon très honorable ami sous l'impulsion du moment était absolument et littéralement exacte. J'ai démontré qu'en mettant de côté $13,000,000 ou $14,000,000, ce qui est un peu moins que notre excédent annuel, nous pourrions pourvoir au paiement des sept années d'intérêt que nous nous engageons à donner au chemin de fer Grand Tronc. En vertu de notre convention, nous lui abandonnons, à titre gratuit, sept années de loyer et sept années d'intérêt sur la section des montagnes de la division de l'ouest. J'ai démontré, sur la foi de la déclaration d'un actuaire, qu'en mettant de côté $13,000,000 ou $14,000,000 nous pourrions pourvoir au paiement complet de cette obligation et qu'en conséquence c'est là la mesure de ce que nous aurons à payer. On m'a demandé de reviser cette déclaration et je suis heureux de pouvoir informer la Chambre que le résultat de ma revision est que les chiffres ne sont pas beaucoup modifiés par le contrat supplémentaire. Je retranche du calcul le pont de Québec, qui n'a rien à voir ici, et en faisant cela, je constate que les augmentations possibles qui peuvent résulter des changements faits au contrat ne modifient pas beaucoup les chiffres présentés l'année dernière.

Section des prairies, 1,000 milles ; le gouvernement devant garantir les trois quarts du coût, n'excédant pas $13,000 par mille.

Le montant que le gouvernement devra garantir sur cette section est ainsi limité à $13,000,000. La compagnie paiera l'intérêt sur le montant dès le début et, en conséquence, aucun fardeau ne retombera sur le gouvernement.

Section des montagnes, 480 milles. Dans le calcul que j'ai fait l'année dernière, mes chiffres pour la section de Québec à Winnipeg ont été quelque peu plus élevés que ceux de l'honorable député, mais pour la section des montagnes, ils étaient quelque peu inférieurs.

M. R. L. BORDEN : Est-ce que ces estimations sont pour une rampe de quatre dixièmes pour cent ?

L'honorable M. FIELDING : Ils sont estimés sur la somme plus considérable de $38,500 par mille pour la section de Québec en allant vers l'ouest, et de $31,250 par mille pour la section de Québec à Moncton.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre a-t-il quelque rapport d'ingénieur disant que cette ligne peut être construite pour cette somme avec une rampe de quatre dixièmes ?

L'honorable M. FIELDING : Non, mais j'ai la déclaration d'un ingénieur très éminent à l'effet que l'allocation que j'ai faite de 25 pour cent au-dessus du premier chiffre était une estimation juste et raisonnable.

M. R. L. BORDEN : Est-ce le sous-ministre des Chemins de fer ?

L'honorable M. FIELDING : Oui, M. Schreiber. J'ai dit que j'allouais un supplément de 25 pour cent pour une rampe plus facile, et il a dit que c'était une estimation raisonnable. Pour la section des montagnes, je prends les chiffres les plus élevés des honorables membres de la gauche. L'an dernier, nous avons estimé approximativement que $40,000 par mille couvriraient le coût. Mon honorable ami de Hamilton (M. Barker) se basant sur une déclaration attribuée à sir Charles Rivers-Wilson à l'effet que le chemin coûterait $50,000 par mille, plus l'intérêt sur la construction, a porté le coût à $56,000 par mille. Je puis démontrer que la compagnie n'a le pouvoir, en vertu de sa charte, d'émettre des obligations qu'au montant de $50,000 par mille, et comme elle n'a pas demandé d'augmentation, je crois que nous pouvons raisonnablement en conclure qu'elle ne s'attend pas que le chemin de fer coûtera plus de $50,000 par mille, y compris l'intérêt. Je crois que je pourrais faire le calcul sur la base de $50,000 par mille, mais dans tous ces calculs je prends l'estimation la plus élevée de l'opposition. J'accepte, mais sous bénéfice d'inventaire, l'estimation de mon honorable ami de Hamilton, de $56,000 par mille, ce qui donnerait $26,830,000. Sur cette somme, le gouvernement garantit les trois quarts en argent, soit $20,160,000.

En supposant un escompte possible de 5 pour cent sur les obligations émises, il faudrait des obligations additionnelles au montant de $1,061,052, formant une émission totale d'obligations devant être garanties par le gouvernement de $21,221,052. L'intérêt annuel sur $21,221,052 à 3 pour cent est de $636,631. Le gouvernement paye l'intérêt durant sept ans (tous les autres intérêts étant payés par la compagnie) et c'est là le montant de sa contribution à l'entreprise.

Afin de pourvoir immédiatement à cet intérêt pour les sept ans, il serait nécessaire de mettre de côté dès maintenant la somme de $3,177,794.

Les chiffres peuvent être résumés succinctement comme suit :

Total de la somme nécessaire maintenant pour couvrir sept années d'intérêt étant payés par la compagnie) sur le coût de la division de l'est.. .. .. à	$10,655,562
Total de la somme nécessaire maintenant pour pourvoir à la partie de l'intérêt afférente au gouvernement pour sept ans (tous les autres intérêts étant payés par la compagnie) sur le coût de la section des montagnes, division de l'ouest.	3,177,794
Total de la somme nécessaire aujourd'hui..	$13,833,356

C'est-à-dire qu'à même notre fort excédent de cette année, nous devrions mettre de côté $13,883,356 et que cela pourvoirait au paiement en entier des sept années d'intérêt et de toute cette partie de l'obligation que le gouvernement doit assumer au sujet de toute la ligne depuis Moncton jusqu'au Pacifique.

M. BELL : A quel taux d'intérêt l'honorable ministre fait-il son calcul ?

L'honorable M. FIELDING : Trois pour cent.

M. BELL : Vous espérez obtenir cela ?

M. FIELDING: Je crois que c'est un taux aussi raisonnable que possible. Si nous avons à payer un intérêt élevé lorsque nous empruntons, nous recevrons un intérêt élevé sur nos placements, de sorte que nous en aurons le bénéfice au moins de ce côté. Les honorables membres de la gauche ont trouvé à redire parce que nous avons fait une comparaison entre le coût de cette entreprise et le coût du chemin de fer Pacifique Canadien sous leur administration. Ils sont toujours mal à l'aise lorsque nous faisons ces calculs. Le Canada n'a fait qu'une seule grande entreprise de ce genre, et il me semble qu'il est juste et raisonnable que nous établissions nos comparaisons avec cette entreprise. S'il existe deux conditions différentes, ne manquons pas d'en tenir compte. Il y a sans aucun doute des conditions nouvelles qui doivent être prises en considération. Par exemple, lorsque le gouvernement du jour, par la convention conclue avec la Colombie Anglaise en 1871, a lié le pays en s'engageant à construire le chemin de fer Pacifique Canadien, nous avions une population de 3,547,000 âmes. Aujourd'hui, nous avons une population d'environ 5,500,000 âmes. C'est là une considération que l'on ne devrait pas oublier lorsque l'on se demande si le pays peut se charger d'une pareille entreprise. Lorsqu'en 1871, le gouvernement a engagé le pays relativement à la construction d'un chemin de fer transcontinental, le revenu du Canada était d'environ $18,250,000. Nous demandons au peuple d'entreprendre la construction d'un deuxième chemin de fer transcontinen-

tal aujourd'hui que notre revenu est de $70,000,000. Lorsque le gouvernement d'alors a engagé le pays relativement à la construction du chemin de fer Pacifique Canadien, le commerce total du Canada était de $170,000,000. Nous demandons au pays de s'engager à construire un autre chemin de fer transcontinental aujourd'hui que le commerce du Canada a atteint $457,000,000. L'ancien gouvernement a engagé le pays relativement à la construction du chemin de fer transcontinental lorsque l'argent déposé aux banques dans le pays avait atteint la forte somme—car c'était une forte somme—de $62,500,000. Nous demandons au pays d'accepter la responsabilité d'un deuxième chemin de fer transcontinental lorsque l'argent déposé aux banques s'élève à $439,000,000.

Dans la convention faite par l'ancien gouvernement avec la Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien pour la construction d'un chemin de fer transcontinental—non, pas pour un chemin de fer transcontinental, mais pour un chemin de fer qui commençait au loin dans la partie ouest d'Ontario et se prolongeait de là jusqu'au Pacifique, et non pour un projet comme celui qui est actuellement soumis à la Chambre—il a donné à cette compagnie $25,000,000 en espèces sonnantes. Nous nous proposons, comme je l'ai démontré par l'exposé que j'ai lu, d'assumer une obligation égale à un paiement, fait dès maintenant, de $13,000,000 à $14,000,000. Voilà toute l'opération. Cette déclaration résume l'obligation que le peuple canadien doit assumer. Dans la convention faite par l'ancien gouvernement avec la Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien, il lui a donné environ $37,750,000 valant de chemin de fer achevé appartenant à l'Etat, en pur don. Nous ne donnons rien de semblable—il n'y a pas d'item de ce genre dans notre colonne du compte. Dans la convention faite par l'ancien gouvernement avec la Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien, il lui a donné 25,000,000 d'acres de terre. Nous ne donnons pas un seul acre de terre à cette compagnie. Dans la convention faite par l'ancien gouvernement avec la Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien, il a exempté la compagnie des droits de douane. Nous ne donnons pas à cette compagnie un seul dollar d'aide de cette nature. Lorsque l'ancien gouvernement a conclu cette convention avec la Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien, il a assuré à la compagnie l'exemption de toute concurrence en fait de chemin de fer durant vingt ans. Il n'y a pas de monopole dans le contrat que nous soumettons au parlement. Dans la convention faite par l'ancien gouvernement avec la Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien, il lui a donné l'exemption des taxes pour vingt ans sur des terres assez vastes pour former un empire, et la population des territoires du Nord-Ouest sait aujourd'hui, pour son malheur, ce que cela signifie. Il n'y a pas d'exemption semblable dans le contrat soumis à la Chambre aujourd'hui. Nous ne craignons pas de comparer notre opération à celle qu'ils ont faite. Nous ne craignons de la comparer, ni en ce qui concerne la dépense en argent, ni en ce qui concerne ses exemptions de taxes, ses concessions de terre et son monopole. Sous tous ces rapports nous soumettons un contrat qui peut être avantageusement comparé à celui que les honorables membres de l'opposition ont fait autrefois. Je consens volontiers à ce que l'on tienne compte du changement des conditions, mais tout en en tenant compte, nous devons arriver à la conclusion que nous avons pris des mesures pour mener à bonne fin une grande entreprise moyennant une dépense comparativement réduite. Une autre comparaison a été faite. Mon honorable ami, l'expert de l'opposition en matière de chemin de fer (M. Haggart) a fait au cours du débat une déclaration qui n'a pas été relevée, et qui a été répété dans les journaux et en cette Chambre. Dans son discours du 6 avril, il disait, d'après le compte rendu des "Débats" :

> La Compagnie du Grand Tronc s'est adressée au gouvernement dans le but d'obtenir les subventions ordinairement accordées aux chemins de fer afin de prolonger sa voie ferrée depuis North-Bay jusqu'au littoral du Pacifique, et c'est le gouvernement qui lui a colloqué ce projet.

Il dit que le Grand Tronc s'est adressé à nous et a offert de construire le chemin à partir de North-Bay jusqu'au Pacifique moyennant la subvention ordinaire. Je cite également un extrait du discours de l'honorable député de Compton (M. Pope), prononcé en cette Chambre. Parlant en cette Chambre le 15 avril, ce dernier disait :

> La Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc était disposée à construire un chemin de fer aux conditions ordinaires entre North-Bay et Winnipeg. Pourquoi le gouvernement n'a pas voulu qu'elle le fit, c'est plus que je ne puis comprendre.

L'honorable député de Compton croyait que cela aurait dû ce faire—il n'y avait rien dans son esprit au sujet d'un chemin de fer propriété de l'Etat. L'autre soir, il nous a parlé durant une heure ou deux en faveur des chemins de fer du régime de la propriété publique, mais seulement quelques jours auparavant, il nous avait reproché de ne pas avoir permis au Grand Tronc de faire de ce projet une entreprise privée et de construire depuis North-Bay jusqu'au Pacifique. Mais ce que je veux démontrer maintenant c'est que ces deux honorables députés, membres distingués de l'opposition—et leur déclaration a été répétée durant tout ce débat et la presse l'a répétée—ont déclaré que le Grand Tronc s'est adressé à nous et nous a offert de construire le chemin depuis North-Bay jusqu'au

Pacifique moyennant les subventions ordinaires. Quelles sont les subventions ordinaires ? De $3,200 à $6,400 par mille selon le coût de la construction. C'est un chiffre variable. On en parle généralement comme étant de $3,200 par mille, mais il y a une échelle mobile grâce à laquelle, si le chemin est coûteux, la subvention peut s'élever à $6,400 par mille. Telle est la déclaration des honorables membres de l'opposition, déclaration sur laquelle ils ont basé une grande partie de leur critique.

Ils ont fait des calculs pour démontrer que, moyennant le paiement des subventions ordinairement accordées aux voies ferrées, nous aurions pu conclure avec la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique un contrat pour la construction d'une voie ferrée entre North-Bay et le Pacifique. En ils se plaignent de ce que nous n'ayons pas accepté ce contrat, et avec cette déclaration comme base de leur argumentation, ils parcourent le pays, faisant des comparaisons entre ce prétendu projet et le coût du projet que nous soumettons à la Chambre. Nous nous trouvons en face de la difficulté suivante: Le Grand-Tronc-Pacifique a fait au gouvernement une proposition marquée "confidentielle". Comme elle n'a pas été acceptée, nous n'avons pas cru devoir la produire, et nous n'avions pas démandé à l'auteur la permission de la produire.

Elle n'avait aucune valeur en cette affaire jusqu'à ce que cette question eût été soulevée par mes honorables amis de la gauche, lesquels ont fait l'extraordinaire déclaration que le Grand Tronc nous avait offert la construction de ce chemin moyennant les subventions ordinairement accordées par le gouvernement. Nous avons depuis demandé au représentant de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique la permission de produire ce document. Il est marqué "confidentiel" mais nous avons obtenu des auteurs la permission de le produire devant le parlement. Je vais le lire, et les honorables députés pourront comparer cette offre à la déclaration qu'ils ont faite dans toute l'étendue du pays, à l'effet que l'on nous avait offert ce chemin moyennant les subventions ordinaires. Le document se comme suit :

Confidentiel.

Montréal, Qué., 3 novembre 1902.

Au très honorable
Sir Wilfrid Laurier, G.C.M.G., C.P.,
Premier ministre de la Confédération du Canada, Ottawa, Ont.

Monsieur,—Vos requérants désirent s'adresser à votre gouvernement relativement à la construction d'une ligne de chemin de fer de première classe à partir du terminus septentrional du chemin de fer Grand Tronc à, ou près de North-Bay, Ont., jusqu'à la côte du Pacifique, pour les raisons et aux conditions ci-après énoncées :

1. Que l'on considère qu'il est très désirable et dans l'intérêt du public qu'il y ait, sans délai inutile, un deuxième chemin de fer transcontinental allant de l'océan Atlantique à l'océan Pacifique afin de procurer des facilités de communication additionnelles au grand commerce toujours croissant du Nord-Ouest, lequel, sans cela, pourrait trouver des débouchés par des voies américaines.

2. Que vos requérants se proposent, dès qu'ils y seront autorisés par votre gouvernement, d'entreprendre la construction d'une ligne de ce genre à partir de North-Bay, Ont. (ou de quelque autre endroit qui sera déterminé), jusqu'à la côte du Pacifique, le terminus devant être à ou près de Port-Simpson, avec tous les embranchements nécessaires le long du tracé qui sera établi.

3. Que vos requérants, en conséquence, demandent qu'on leur accorde l'autorisation de construire une semblable ligne de chemin de fer qui sera nommée le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

4. Que vos requérants seront prêts, dès qu'une convention aura été conclue entre eux et le gouvernement, et dès que les concessions mentionnées ci-après auront été sanctionnées par un décret de l'Exécutif, à mettre en campagne une équipe d'ingénieurs, tant à l'extrémité est qu'à l'extrémité ouest et sur d'autres points sur la ligne projetée.

5. Que les tracés devant être choisis seront soumis au gouvernement et approuvés par lui, après que les lignes auront été convenablement étudiées.

6. Que dès que les plans et les tracés auront été approuvés, les travaux seront commencés et le chemin sera achevé et mis en exploitation dans un délai de cinq ans à dater de l'entrée en vigueur de l'acte.

7. Que toute l'entreprise sera sujette à l'inspection et à l'approbation de l'ingénieur-en-chef du gouvernement.

8. Qu'afin d'établir des communications avec le littoral de l'Atlantique durant toute l'année et par une route passant exclusivement sur le territoire britannique, vos requérants seront prêts à conclure un arrangement avec le gouvernement pour un échange de trafic ou autre arrangement satisfaisant avec le chemin de fer Intercolonial à Montréal, ou à considérer toute autre proposition que le gouvernement pourrait lui soumettre.

9. Que vos requérants auraient l'avantage de tous les raccordements de l'est, dans Ontario et la province de Québec, du chemin de fer Grand Tronc et, par ce moyen, lors de l'achèvement de la ligne transcontinentale, un réseau complet d'un océan à l'autre serait établi et ouvert à l'exploitation.

10. Que les conditions mentionnées au paragraphe 4, et auxquelles vos requérants entreprendraient de mener à bonne fin l'entreprise projetée peuvent être énoncées comme suit :

(a) Que le gouvernement fédéral accordera à vos requérants une subvention en argent de $6,400 par mille de chemin de fer, et en sus 5,000 acres de terres par mille.

(b) Que le paiement pour le transport des sacs de dépêches sera calculé sur la même base que celle qui a été établie en vertu du contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien.

(c) Que les rails et les matériaux de toute sorte employés à la construction du chemin de fer—s'ils sont assujettis au payement des droits—seront admis en franchise, au cas où l'on ne pourrait se procurer ces matériaux en Canada à des conditions aussi favorables.

(d) Que le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique et toutes les stations et emplacements de

gares, usines, bâtiments, parcs et autres propriétés, matériel de roulement et accessoires nécessaires employés à la construction et à l'exploitation du chemin, et le capital-actions de la compagnie, seront à perpétuité exemptés d'impôts par le Dominion ou par toute province qui sera établie à l'avenir, ou par toute corporation municipale y contenue ; et que les terres de la Compagnie dans les territoires du Nord-Ouest (jusqu'à ce qu'elles soient vendues ou occupées) seront également exemptes de ces impôts durant vingt ans à compter de la date de leur concession par la Couronne.

Vos requérants demandent que votre gouvernement accorde à leur prière sa prompte et très sérieuse considération.

Et vos requérants ne cesseront de prier.

Au nom des requérants.

GEO. A. COX.
CHAS. M. HAYS.
WM WAINWRIGHT.

Maintenant, je désire que mes honorables amis examinent un peu plus cette question et qu'ils constatent la différence entre l'offre du Grand Tronc telle qu'elle est exposée, et cette offre telle qu'elle est réellement. Je vous ai démontré, M. l'Orateur, que le Grand Tronc demandait le maximum de la subvention prévue par l'Acte des chemins de fer, laquelle est de $6,400 par mille. Il demande aussi des exemptions en ce qui concerne les impôts douaniers, comme celles qui ont été accordées dans le cas du chemin de fer Canadian du Pacifique, et comme celles que nous avons refusé de lui accorder en vertu de notre contrat. Il demande aussi l'exemption d'impôts, particulièrement en ce qui concerne les terrains dans les territoires du Nord-Ouest, une exception qui a été la cause de grandes difficultés dans les territoires du Nord-Ouest, et que nous avons énergiquement refusé d'accorder à l'avenir à quelque compagnie que ce soit. La compagnie demande que nous lui concédions 5,000 acres de terres par mille. Cinq mille acres de terres pour un mille de chemin de fer ne sont peut-être pas de nature à alarmer. L'honorable député de Compton (M. Pope), dans le discours qu'il a prononcé l'autre jour sur la valeur de l'aide accordée aux chemins de fer par le Canada jusqu'à présent a parlé des subventions en argent et des concessions de terres, et il a calculé à $2 l'acre la valeur des terres que nous avons données par le passé. Je crois que ce calcul n'était pas déraisonnable. Si l'on admet généralement que $2 l'acre est une estimation raisonnable en ce qui concerne les terres concédées par le passé, $3 l'acre ne serait pas une estimation déraisonnable, mais une estimation très modérée de la valeur des terres devant être concédées maintenant et à l'avenir. Je ne crois pas que l'honorable député de Compton (M. Pope) contesterait ce chiffre. Voyons maintenant ce qu'ils signifient.

La distance de North-Bay à Winnipeg est de 1,012 milles.

De Winnipeg au Pacifique, 1,480 milles.

Le parcours total de la ligne proposée par le Grand Tronc est de 2,492 milles.

2,492 milles à $6,400 par mille s'élèvent à $15,948,300.

2,492 milles à 5,000 acres par mille fond 12,460,000 acres.

12,460,000 acres à $3 l'acre font $37,380,000.

Ainsi la proposition de la Compagnie du Grand Tronc que les honorables membres de la gauche représentent comme étant une proposition de construire moyennant les subventions ordinairement accordées aux chemins de fer était une proposition qui nous demandait en terres et en argent, en attribuant une valeur très modérée aux terres, un montant total de $53,328,000. Pour un chemin de fer transcontinental? Non, pour un chemin de fer qui devait commencer à 1,000 milles du bruit des vagues de l'Atlantique, qui devait commencer à North-Bay et se rendre à l'océan Pacifique. Nous devions payer $53,328,000 pour une partie du chemin de fer transcontinental, tandis que nous présentons à la Chambre aujourd'hui un projet qui nous donne un chemin de fer transcontinental complet au coût d'environ $13,000,000. Il n'est pas question dans la proposition de prêts ou de garanties; rien ne devait nous revenir de la part du Grand Tronc; aucune loyer ne devait nous être payé à l'avenir; nul intérêt ne devait nous être payé sur la section des prairies, la section des montagnes ni aucune autre section. C'était un don pur, gratuit, réel de $53,000,000 en argent et en propriétés pour un tronçon de chemin de fer transcontinental, au lieu de $13,000,000 ou $14,000,000 pour un magnifique projet de chemin de fer allant d'un océan à l'autre sur le territoire britannique.

Jamais programme aussi essentiellement national que celui que nous avons soumis relativement à ce grand projet de chemin de fer transcontinental, n'a été présenté au parlement canadien. D'un océan à l'autre, il a été l'objet de l'admiration et de la confiance du peuple. La Colombie Anglaise est virtuellement unanime en sa faveur. Comme l'a dit un journaliste conservateur de cette province, le peuple de la Colombie Anglaise devrait être unanime en faveur de ce projet, et que les hommes publics qui s'y opposeront se prépareront une défaite bien méritée. Dans les territoires du Nord-Ouest et au Manitoba la population acclame ce projet comme une nouvelle voie de comunication intérieure, une nouvelle ligne apportant la concurrence, un nouveau débouché pour les gens de cette région qui veulent expédier leurs produits au marché. Les honorables députés de l'Ontario peuvent-ils prétendre qu'il n'y a rien dans ce projet pour Ontario ? Lisez le témoignage du président de la Chambre de commerce d'Ontario, M. Ellis, qui dit que ceci est non seulement un grand projet pour le Canada mais encore un grand projet pour Ontario et un grand projet pour sa capitale, Toronto. Et dans la province de Québec, y

a-t-il un seul homme qui ose se prononcer contre ce projet ? Il y a bien aujourd'hui une poignée d'hommes de la province de Québec qui, par accident, ont trouvé moyen d'entrer au parlement et qui semblent s'excuser de leur opposition en proposant des amendements indiquant où ce chemin doit passer. La province de Québec est unanime en faveur de ce projet et les provinces maritimes, par leurs journaux, leurs journaux indépendants, leurs chambres de commerce, les corps publics qui représentent l'opinion publique sans distinction de parti, s'expriment de façon à prouver que les sympathies du public sont en faveur de ce projet. C'est vraiment un programme national qui mérite et qui recevra l'appui et la confiance du peuple. Le peuple ne se tourmentera pas l'esprit à propos de critiques étroites et mesquines. Il ne se laissera pas influencer par des suggestions mesquines comme celles que mon honorable ami le chef de l'opposition a eu le mauvais goût de faire aujourd'hui, lorsqu'il a parlé d'une transaction véreuse au sujet de ce grand projet. Il sied mal à mon honorable ami, qui a hérité du titre de chef du parti conservateur, de lancer de pareilles insinuations en cette Chambre. A-t-il oublié les antécédents du parti conservateur en ce qui concerne le chemin de fer Pacifique Canadien ? Mon honorable ami n'était peut-être pas alors avec ce parti, mais si, au moment actuel, il veut s'identifier avec le passé de ce parti, s'il veut avoir sa part des vertus de ce parti, il faut se résigner à ce qu'on lui rappelle quelques-uns des péchés de ce parti. Pour lui faire voir qu'il n'aurait pas dû faire une insinuation en cette Chambre, je lui rappellerai que l'une des pages les plus sombres de l'histoire du pays, une page qui a fait rougir tous les Canadiens voyageant à l'étranger, est la page qui a raconté l'histoire de la corruption politique du parti conservateur lors des débuts de l'entreprise du chemin de fer Pacifique Canadien. Il n'y a pas eu dans cette opération actuelle de télégramme demandant d' " envoyer $10,000 ", et il faut que les honorables membres de la gauche aient une audace plus qu'ordinaire pour oser faire une insinuation de ce genre à la lumière de l'histoire dont je n'ai parlé qu'en passant. Mes honorables amis de l'opposition ne doivent pas espérer qu'ils influenceront le public au moyen de leurs amendements quel qu'en soit le nombre. Nous avons entendu hier soir un honorable député dire qu'ils en avaient proposé vingt et un ; j'ignore si ce nombre est exact on non. Je crois que le parti libéral en a proposé presque autant en 1881, et si les vieux vétérans veulent bien ne pas s'en formaliser, qu'il me soit permis de dire que la plupart de ces amendements n'ont pas été précieusement conservés dans la mémoire et dans l'estime des gens. Ils ont été oubliés. Il se peut que le public ait été injuste, mais le public a été assez cruel pour oublier ces amendements et aujourd'hui, il y a peu d'hommes qui pourraient nous dire en quoi ils consistaient. Dans vingt ans, les 21 amendements des honorables membres de la gauche auront été oubliés, et si l'on en invoque la mémoire, ce sera seulement pour les regarder avec curiosité comme faisant partie de l'histoire d'aujourd'hui. Je crois—j'espère que ceci n'est pas irrévérencieux—que si nous soumettions le Décalogue et l'Oraison domicale au parlement, mon honorable ami le chef de l'opposition et mon honorable ami de Hamilton (M. Barker) pourraient imaginer des amendements pour modifier l'un et l'autre. J'espère qu'ils sont très habiles dans l'art de rédiger des amendements et qu'aucun projet que nous pourrions soumettre n'échapperait à leur critique. Mais le peuple du Canada ne s'occupera pas de puérils amendements. Lorsque les amendements sont graves et sérieux, il les traite d'une façon grave et sérieuse. Mais il ne se laisse pas égarer par les critiques mesquines que l'on a faites de cette mesure. Il appréciera à sa juste valeur la noble idée qui a inspiré cette mesure. Il comprendra que cette mesure a beaucoup à faire avec le développement de ce pays, avec la création d'une nation nouvelle sur cette moitié nord du continent américain, et lorsque le temps viendra, et je ne puis douter que ce temps arrivera avant peu, où il exprimera formellement son opinion, il verra que mon très honorable ami le chef du gouvernement actuel, qui a tant fait en si peu de temps pour le développement de ce pays a donné, en faisant adopter cette législation, la plus haute preuve de son courage, de son patriotisme et de sa sagacité.

L'honorable JOHN HAGGART (Lanark-sud) : M. l'Orateur, j'ai écouté avec beaucoup de plaisir le discours très plausible prononcé par mon honorable ami le ministre des Finances (M. Fielding). Il a sur ses épaules, non seulement la besogne du ministère des Finances, le tarif et une foule d'autres choses, mais il a ce soir assumé le rôle de ministre des Chemins de fer et Canaux.

L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux doit s'estimer heureux d'avoir pu trouver, pour le remplacer, quelqu'un qui possède autant d'expérience des choses de son département que l'honorable ministre des Finances. On nous a exposé ce soir, pour la première fois, quelques-unes des raisons données par ce département au sujet du contrat étrange que nous sommes en ce moment à discuter. La gauche de cette Chambre, et, je pourrais aussi ajouter, le pays tout entier, s'attendaient que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, ou du moins son département, nous soumettrait un exposé, soit financier ou autre, au sujet de ce contrat. A venir jusqu'à ce soir, le département des Chemins de fer et Canaux ne nous a pas encore donné signe de vie, et ce département est pourtant payé par le public pour nous renseigner sur des questions du genre de celles que nous discu-

tons ce soir. Pour la première fois, on nous a soumis ce soir un rapport du sous-ministre du département, M. Collingwood Schreiber, au sujet du coût de la section Québec-Winnipeg et de la section Québec-Moncton. C'est là le premier exposé quelque peu officiel qui nous ait été soumis, et nous avons aussi la correspondance, portant en marge le mot "confidentiel," échangée entre la Compagnie du Grand Tronc et le gouvernement au sujet d'une demande de subvention pour construire une route allant de North Bay à la côte du Pacifique. Nous savions que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique avait fait une demande à ce parlement pour être autorisé à construire ce chemin. Nous avons supposé tout naturellement que la subvention ordinaire serait accordée. Nous avons naturellement supposé cela, parce que nous avions la parole du président de la Compagnie du Grand Tronc qu'il s'attendait de recevoir les subventions ordinaires, tant du gouvernement fédéral que des gouvernements provinciaux, pour les embranchements à construire. On nous a soumis pour la première fois cette correspondance confidentielle. Quel droit avait donc la Compagnie du Grand Tronc de considérer comme confidentielle une correspondance où il était question de demander au peuple du Canada de subventionner une entreprise de ce genre?

D'après la pratique en usage en Angleterre on aurait dû ne tenir aucun compte de ce mot "confidentiel," sans en demander la permission à la compagnie qui avait écrit ce mot, car un document de cette nature appartient au public. N'y aurait-il pas encore quelques autres documents provenant du Grand Tronc, et se rattachant à cette affaire ? Le président du Grand Tronc cherchait-il donc à tromper ses actionnaires, quand il a dit que la compagnie s'attendait à recevoir les subventions ordinaires du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux pour la construction des embranchements ? Nous savons tous que l'entreprise ne saurait être complète sans la construction d'embranchements allant au lac Supérieur, à North Bay et à Montréal, mais où est la correspondance échangée entre le gouvernement et le Grand Tronc au sujet de ces embranchements ? Le gouvernement a vraiment traité le public avec trop peu d'égards dans toute cette affaire. Le ministre des Finances a raillé l'opposition pour avoir changé d'idée au sujet de la nationalisation. Eh bien, M. l'Orateur, la gauche de cette Chambre n'a jamais changé d'idée au sujet de ce chemin de fer. S'imagine-t-on, vraiment, que ceux qui nous accusent ainsi d'inconstance sont les auteurs mêmes du fameux programme d'Ottawa. La chose est d'autant plus ridicule qu'il y a beau temps que ce fameux programme est tombé à l'eau, et qu'il n'en subsiste plus un seul article. Le ministre des Finances a dit que nous n'avions pas lu les observations présentées par M. Allen aux actionnaires du Grand Tronc ; mais je vais en donner lecture et nous verrons bien si l'honorable ministre peut en tirer tout le profit auquel il s'attend. M. Allen a donné sa démission d'administrateur du Grand Tronc le 24 juillet, et il a redigé une note qu'il a demandé à son fils de lire à l'assemblée convoquée expressément pour prendre en considération le second contrat. Le ministre des Finances nous a dit que le second contrat avait été dans le temps soumis au conseil d'administration, et que M. Allen connaissait cette particularité quand il a rédigé sa note.

L'honorable M. FIELDING : Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que quand la communication de M. Allen avait été lue à l'assemblée des actionnaires, toute l'affaire avait été soumise à cette assemblée.

L'honorable M. HAGGART : La seule conclusion pouvant être tirée des paroles du ministre des Finances, c'est que M. Allen avait eu connaissance du second contrat quand il a écrit sa note. Le point principal c'est que le fils de M. Allen a lu cette communication devant cette assemblée, et qu'il y avait entre autres le passage suivant :

M. Hays a estimé à £3,400,000 le montant devant être garanti par le Grand Tronc pour achever la division de l'Ouest. Si l'on ajoute à cela les £5,000,000 pour le matériel roulant, et le dépôt de £1,000,000, nous nous trouvons avec un minimum total de £9,400,000. Il faudra se procurer cette somme, avant que la ligne soit ouverte, sur une seconde hypothèque de la division de l'Ouest. On ne pourrait pas y arriver autrement, et il faut pour cela obtenir une garantie du Grand Tronc à un taux élevé d'intérêt.

Nous avons cru, dans notre naïveté, que d'après l'ancien contrat c'était là l'obligation qu'avait contractée la Compagnie du Grand Tronc, et les ministres de la Couronne nous ont laissé entendre que c'était bien là en effet ce qui avait été consenti. Le ministre des Finances nous a dit ce soir que la Compagnie du Grand Tronc avait jugé l'ancien contrat si favorable au gouvernement qu'elle ne voulait plus avoir rien à faire avec cela, et il nous a été comme preuve ce que M. Allen avait dit. Voici exactement ce que M. Allen a dit :

En supposant que le Grand Tronc pourrait se procurer cet argent à 4 pour 100, l'intérêt annuel représenterait £376,000. Et je ne parle pas des frais considérables qui seront probablement effectués pour remplir les conditions de l'article 45 du contrat.

Voyons maintenant comment s'y est pris le président du Grand Tronc pour réfuter les objections de M. Allen. Le président s'est exprimé comme suit :

M. Allen diffère d'avis avec les autres membres du conseil, et il a prouvé, en donnant sa démission, qu'il avait le courage de ses convictions. Les matières exposées dans cette note et les remarques présentées par M. Allen, fils, me portent à croire que M. Allen n'a pas étudié

le nouveau contrat, c'est-à-dire le contrat amendé——

S'il faut en croire le ministre des Finances, le second contrat se trouvait en ce moment-là devant le conseil, et M. Allen devait savoir à quoi s'en tenir à ce sujet. Mais le président du Grand Tronc ne tient aucun compte de cela.

—mais qu'il a plutôt basé ses critiques sur le premier contrat soumis au conseil alors qu'il en faisait encore partie. Je ne citerai qu'un exemple, pour montrer à quel point ces critiques sont mal fondées. Il ne craint pas d'affirmer que les engagements contractés par le Grand Tronc vont s'élever à 9 millions de louis sterling, et il partage ces neuf millions comme suit : trois millions pour les garanties, cinq millions pour le matériel roulant, et un million pour le dépôt. Quant aux trois millions pour la garantie, il y a là assurément, je le répète, un engagement, et cela va contribuer à augmenter d'autant les responsabilités du Grand Tronc.

Le ministre des Finances a prétendu, pour fixer la responsabilité du gouvernement à $13,000,000, que nous devions en retirer l'intérêt. Il est certes étrange que le président du Grand Tronc n'emploie pas les mêmes arguments, car, s'il le faisait, il pourrait démontrer que le Grand Tronc n'assume pas la moindre dette. Sir Rivers-Wilson dit :

Quant aux cinq millions pour le matériel roulant, ce n'est pas cinq millions mais trois millions. Le Grand Tronc n'a rien à faire avec cela. Le matériel roulant sera fourni par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et ainsi que vous le dira l'administrateur-délégué, toutes les dispositions ont été prises pour que ce matériel soit fourni par un syndicat.

Nous avons donc, d'un côté, la déclaration citée par le ministre des Finances à l'appui de son argument, et de l'autre côté, la déclaration du président même du Grand Tronc nous montrant que l'argument du ministre des Finances ne repose sur aucun fondement. ment.

Pourquoi donc l'opposition n'a-t-elle pas osé donner des citations des documents qu'elle avait devant elle ? Pourquoi le ministre des Finances, quand il cite un document à l'appui de ses dires, le fait-il de telle sorte que ces citations puissent prêter à des malentendus ? L'honorable ministre déclare que quand le premier contrat a été soumis au conseil d'administration de la Compagnie du Grand Tronc, le président s'est aperçu que ce conseil, et indirectement tous les actionnaires, ne voulaient pas l'approuver. Mais en vertu de quelle autorité le président de la Compagnie du Grand Tronc a-t-il pris des obligations appartenant à cette compagnie, et les a-t-il déposées au crédit du gouvernement pour se mettre en mesure d'exécuter les conditions du contrat ? Une élection devait avoir lieu sous peu. N'avait-on pas annoncé à cor et à cris, par tout le pays, que le dépôt de £1,000,000 était en valeurs qui représentaient plus que de l'argent? Ces honorables messieurs de la droite s'aperçurent qu'il leur serait impossible d'avoir des élections l'automne dernier ; il fallait passer un nouneau contrat, et c'est celui que nous sommes à discuter en ce moment. Je me rappelle avoir entendu, l'année dernière, l'honorable ministre des Finances nous exposer combien il serait heureux pour le Canada que nous pussions décider la Compagnie du Grand Tronc à garder les actions ordinaires de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. L'honorable ministre est généralement fort explicite en matières de finances. J'ai essayé de suivre son raisonnement jusqu'au bout, mais cela m'a été impossible. De quelle utilité pourraient être au Grand Tronc $25,000,000 d'actions du Grand-Tronc-Pacifique qu'on garderait en caisse ? Le seul avantage, c'est qu'on pourrait espérer en tirer quelque jour un dividende.

J'ai certaines idées particulières au sujet de la majoration des titres, et ces idées diffèrent quelque peu de celles de l'honorable leader de l'opposition. Mes idées se rapprochent plutôt de celles de l'honorable leader du gouvernement, bien qu'elles puissent différer de celles de quelques-uns de ses collègues—le ministre des Postes, le ministre des Finances, et l'ex-ministre des Chemins de fer. Quand il s'agit de fixer les tarifs d'un chemin de fer, je ne crois pas qu'il importe de se préoccuper de ce qui a été payé pour le stock. La grande objection à la majoration des titres, c'est que le montant du stock ainsi majoré pourrait en quelque sorte représenter un placement réel de fonds dans l'entreprise. Plusieurs chemins de fer d'Etat, en Europe, ont été acquis par voie d'expropriation, et la question de majoration n'est pas considérée quand il s'agit d'établir la valeur de ces chemins de fer. La valeur des chemins de fer sujets à expropriation a été déterminée de deux ou trois façons différentes. En Suisse, on se contente de prendre les recettes nettes du chemin et de les capitaliser. La Commission interfédérale du commerce ", pour fixer les tarifs, ne tient aucun compte de la valeur nominale des titres. On ne considère que les dépenses réelles. Les experts, il est vrai, diffèrent d'avis en ces matières. L'honorable ministre des Finances veut bien me compter au nombre de ces experts. Je ne pense pas, en ces matières, comme le ministre des Postes et l'ex-ministre des Chemins de fer, bien que je reconnaisse volontiers qu'ils aient certaines autorités en leur faveur. Le professeur E. R. Johnson, qui est une autorité de grand renom en ces matières, s'est exprimé comme suit, devant la Commission interfédérale du commerce :

D. Avez-vous quelques remarques à faire au sujet de l'effet que peut avoir la majoration des titres sur les salariés des compagnies de chemins de fer ?

R. On est généralement d'avis que les majorations de titres et autres surcharges inutiles ne comptent pour rien dans l'échelle des salaires ou les tarifs des chemins de fer. Cependant, je ne suis pas sûr qu'il en soit ainsi.

Quand il s'agit de fixer des tarifs, la commision des chemins de fer ne tient aucun compte de la question de majoration. Elle ne considère que la valeur réelle du chemin dans le moment, et on ne peut arriver à cela qu'en déterminant les revenus nets capitalisés. Voilà qui est entièrement différent de l'opinion de l'ex-ministre des Chemins de fer, qui, de l'avis du très honorable premier ministre, est la plus grande autorité en matière de chemin de fer qu'il y ait au monde. Pour en arriver à évaluer un chemin de fer qu'on désire exproprier, la méthode habituelle est de prendre les revenus nets du chemin de fer pendant plus de dix ans, puis d'en dégager la moyenne annuelle et de procéder ensuite à la capitalisation.

L'honorable ministre des Finances m'a demandé mon avis sur la question de nationalisation. Cette question n'est pas comprise dans l'amendement de mon honorable ami le leader de l'opposition. Ce qu'il a dit, c'est que, tant qu'à payer les frais de toute cette entreprise, il valait la peine d'essayer de la nationalisation plutôt que de faire un cadeau de ce chemin de fer à la compagnie. Quels sont ici les faits ? Le ministre des Finances nous a demandé à quoi pourrait bien servir une grande ligne transcontinentale, si elle devait se raccorder à la Pointe Lévis avec une route américaine, sans raccordements en propre avec un port des provinces maritimes ?

Il nous a dit que toutes les pétitions et demandes quelconques, provenant de citoyens importants de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, émettaient l'avis que si le Grand-Tronc-Pacifique devait être construit il fallait le faire arriver à un port des provinces maritimes. Mais on n'a jamais songé au projet qui nous est en ce moment soumis. Ce chemin ne va que jusqu'à Moncton, et il sera là en quelque sorte paralysé par l'Intercolonial, absolument comme il le serait à Lévis. L'honorable ministre a-t-il l'intention de subventionner une route allant de Moncton à Saint-Jean? Non, parce qu'il nous a dit que bien que la population de Saint-Jean serait unanime en faveur du projet, si le chemin était construit de Québec à Saint-Jean, il y avait d'autres intérêts à prendre en considération dans les provinces maritimes. Il y avait à tenir compte d'Halifax et d'autres ports, chacun desquels avait autant droit que Saint-Jean d'être le terminus de ce chemin de fer. Ce projet n'est donc, au fond, qu'un compromis. Le terminus est fixé à Moncton, et de là, il faudra prendre l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean ou Halifax, absolument comme si le chemin ne se rendait qu'à Lévis. L'honorable ministre n'est pas plus avancé, dans son raisonnement, quand il nous dit qu'il ne conviendrait pas du tout d'utiliser l'Intercolonial à partir de Lévis. Mais l'un des grands avantages de ce projet est qu'en somme le chemin devenait en quelque sorte le prolongement de l'Intercolonial, à partir d'Halifax et Saint-Jean jusqu'à Winnipeg. L'Intercolonial s'était assuré des droits de libre parcours de Québec à Winnipeg. Mais pourquoi ces droits auraient-ils tant de valeur de Québec à Winnipeg, et en auraient-ils si peu de Lévis à Halifax ou Saint-Jean ?

On nous a soumis ce soir un rapport du département des Chemins de fer et Canaux, rapport qui ne nous dit pas grand' chose, au sujet de la situation financière de ce chemin de fer. Nous étions sous l'impression que c'était là une affaire purement commerciale, mais la chose a pris ce soir un tout autre aspect.

On veut aussi en faire un moyen de défense pour le pays. Si jamais le jour devait arriver où nous serions attaqués par les Etats-Unis, il est essentiel que nous ayons une grande route pour nous assurer nos communications. Eh bien, le ministre de la Milice devrait ici nous soumettre un rapport. Le ministre de la Milice devrait nous exposer les raisons stratégiques qu'il peut y avoir de construire cette ligne, qui ne doit pas être seulement commerciale, mais en outre militaire. Mais là où tout cela devient vraiment étrange, c'est que, dans les provinces maritimes, l'honorable ministre parait perdre entièrement de vue la question militaire, car le chemin passe à certains endroits à 50 mètres à peine de la frontière internationale. Ce chemin passe entre l'Intercolonial et l'Etat du Maine. Et s'il faut s'en rapporter aux devis qui sont affichés dans la salle de la Commission des Chemins de fer, le chemin se trouvera passer à 50 mètres à peine de la frontière de l'Etat du Maine. L'honorable ministre nous parle d'un tracé du chemin qui a été fait d'Edmundston à Moncton et d'Edmundston à Québec. Eh bien, l'une des particularités de ce chemin, c'est que, de Québec à la Rivière-Ouelle, il est presque parallèle à l'Intercolonial. Où voit-on donc qu'il soit nécessaire de construire un autre prolongement presque parallèle à l'Intercolonial jusqu'à la Rivière-Ouelle, d'où le chemin se dirige ensuite vers Moncton ?

On nous a soumis un rapport préparé avec soin—le premier que nous ayons eu—relativement à la situation financière et au coût réel de la section de l'est. Au ministère des Chemins de fer, il y a des hommes compétents formant partie du personnel des ingénieurs, lesquels devraient pouvoir nous fournir les détails relatifs aux rampes, aux rayons de courbure et au coût prévu. L'an dernier l'honorable ministre a donné un relevé fait d'après les renseignements qu'il avait reçus du ministère des Chemins de fer à l'effet que ce chemin de fer ne coûterait que $28,025 par mille, et il ajoute un certain montant qui porte le coût à $35,000 par mille. Il accuse mon honorable ami le chef de l'opposition d'exagérer le coût en le por-

tant à $40,000, mais si nous prenons les chiffres de l'honorable ministre des Finances et si nous y ajoutons l'intérêt durant la construction, nous constatons qu'il n'y a qu'un écart de $300 à $400 par mille entre les deux estimations. Lorsque l'on a demandé à M. Schreiber de mettre par écrit son opinion sur le coût du chemin, il a donné son opinion sur le coût d'un chemin ayant les rampes et les rayons de courbure de l'Intercolonial. Mais on nous a dit que ce chemin devait être de premier ordre, et s'il en est ainsi l'estimation du coût entre Moncton et Winnipeg serait au-dessous de $40,000 par mille. Prenez comme exemple le chemin qui a été décrit à la Chambre par l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) et d'autres membres de la droite —un chemin aux rampes de 4-10, soit environ 21 pieds par mille—et comparez-le à l'Intercolonial. Mais les rampes sur l'Intercolonial—et je viens de me procurer ces renseignements dans le but de démontrer quelle valeur on doit attribuer au rapport de M. Schreiber sur le coût—sont de 65 pieds et plus au mille, et le rayon maximum de courbure est de 634 pieds. Si vous avez l'intention de construire un chemin de fer comme celui-là, croyez-vous qu'il vous soit jamais possible de transporter du grain de Winnipeg au littoral ? Non ; mon honorable ami le chef de l'opposition est au-dessous de la vérité lorsqu'il estime le coût à $40,000 par mille. Le ministre des Finances, en jonglant un peu avec les chiffres, a porté le coût total à environ $14,000,000. Mais lorsqu'on emprunte de l'argent pour construire un chemin—et l'honorable ministre estime que la section de l'est coûtera $71,000,000, sur lesquels il nous faudra payer l'intérêt durant sept ans, ce qui s'élèvera à $13,000,000, à part quelques autres dépenses auxquelles nous devons raisonnablement nous attendre—allez-vous considérer que $300,000,000 seront tout ce que le pays aura à payer? Jamais déclaration plus absurde, plus propre à induire en erreur n'a été faite. Vous construisez un chemin et vous empruntez de l'argent sur le crédit du pays pour le payer, et vous payez comptant, est-ce que cela ne constitue pas une dette envers les porteurs d'obligations ? Il est vrai que vous serez peut-être remboursés, mais le montant des obligations représente le montant de votre dette. Lorsque nous avons creusé le canal Welland, on nous a dit que les péages nous rembourseraient l'intérêt sur la dépense et que conséquemment le canal ne nous coûterait rien. Peut-on imaginer une prétention plus puérile ? Vous ne feriez pas croire cela à un élève ordinaire d'une école publique. Le montant qui doit être porté au débit du gouvernement est la dette contractée dans le moment et l'argent qui est dépensé. Quelle est la prétention de mon honorable ami ? Il dit que nous allons payer en argent les trois quarts du coût de la section de l'ouest et construire toute la section de l'est. Dans ce cas, n'est-il pas temps, si cette dépense doit être faite, d'essayer ce que la nationalisation du chemin de fer pourrait accomplir ?

Le ministre des Finances a fait allusion à quelques-unes des particularités de l'administration du chemin de fer Intercolonial par son ex-collègue. On nous a promis, si nous prolongions le chemin et si nous ouvrions l'accès de Montréal que, bien que la dépense pût être considérable, ce serait comme si un homme payait pour le transport de son magasin d'une rue isolée dans une des rues les plus commerçantes. On nous a dit que l'augmentation des recettes donnerait de splendides résultats. En comptant les déficits, les prétendues améliorations et le matériel roulant, on a dépensé pas moins de $22,000,000 sur l'Intercolonial. Ceci capitalisé à 4 pour cent, représenterait une dépense annuelle de $880,000. Pour maintenir l'Intercolonial dans une condition financière aussi satisfaisante que celle où il était lorsqu'il lui a été transmis, le gouvernement actuel a dû dépenser $880,000 par année. Et quel en a été le résultat? Nous n'avons pas encore reçu les chiffres de l'année dernière, mais il et tout probable que, nonobstant ce prolongement jusqu'à Montréal dont les honorables membres de la droite ont fait tant d'éloges, il y aura un déficit dans l'administration de l'Intercolonial. J'ai averti le très honorable ministre (sir Wilfrid Laurier) et son ministre des Chemins de fer d'alors, dont il a parlé comme étant le meilleur expert du Canada en matière de chemins de fer, et qu'il a nommé président de la commission qui sera chargée d'administrer la justice aux chemins de fer, qu'il avait reculé de cinquante ans la possibilité de la possession des chemins de fer par l'Etat, que l'on ne pourrait justifier la nationalisation des chemins de fer après cette dépense extravagante sur l'Intercolonial. Et maintenant, le très honorable premier ministre, après avoir lâché la bride à l'ex-ministre des Chemins de fer, cite notre expérience sur l'Intercolonial et lit une déclaration de sir John Macdonald au sujet de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, et il en conclut qu'il serait inopportun d'essayer cela aujourd'hui. Ce serait inopportun avec une administration des chemins de fer de l'Etat comme celle que nous avons eue sous le régime du très honorable ministre. Mais il n'y a pas de raison pour que l'administration de nos chemins de fer de l'Etat soit aussi mauvaise qu'elle l'est. Si l'administration de l'Intercolonial eût été économique et adroite, nous aurions aujourd'hui un état de choses tout différent de ce qu'il est. Il ne sert à rien de se désoler pour ce qui appartient au passé. Mais il y a une chose que le peuple voit clairement. Il voit qu'il lui faudra payer pour ce nouveau chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, et il est disposé à essayer de la nationalisation des voies ferrées. Nonobstant ce qu'en dit le ministre des Finances, il serait tout à fait praticable d'établir une commission pour administrer le chemin dans des conditions qui débarrasseraient

l'entreprise du fardeau de l'ingérence politique. Que la commission soit revêtue du pouvoir d'administrer les affaires du chemin à l'abri de toute intervention politique et dans des conditions qui lui fourniraient l'occasion d'assurer le succès financier du chemin. Ceci n'empiète pas sur le gouvernement représentatif, avec lequel cela n'a rien à voir. Mieux vaut encore la pire forme de gouvernement, même un gouvernement bureaucratique, s'il est honnêtement et économiquement administré—et je dis "honnêtement" sans vouloir offenser personne. Si nous avions une administration honnête et habile de l'Intercolonial, même sous la conduite d'employés du gouvernement, il serait tout à fait possible d'assurer le succès de ce chemin. Qu'objecte-t-on à cela ? Rien que je sache. Un chemin de fer est tout simplement un grand chemin comme on l'a répété à satiété. Il devrait être sous la dépendance du peuple plus encore que le chemin du roi l'était autrefois. Nous donnons aux compagnies de chemins de fer des avantages exceptionnels. Nous leur donnons la personnalité civile ; nous leur donnons le droit d'exproprier des propriétés lorsqu'elles en ont besoin pour arriver à leurs fins—c'est-à-dire que nous leur déléguons le pouvoir d'exproprier. Lorsque nous conférons des pouvoirs aussi importants, nous devrions avoir l'autorité la plus absolue sur ces compagnies. Dans l'intérêt du public en général, il peut être nécessaire que le gouvernement devienne propriétaire absolu des chemins. Pourquoi l'Etat ne serait-il pas propriétaire des chemins de fer comme il l'est des canaux ? Qu'est-ce qui doit distinguer un chemin de fer sur lequel passent des marchandises d'une grande route ordinaire ? La seule objection soulevée est que le gouvernement se trouve à s'accuser lui-même par sa déclaration suivant laquelle nous ne pouvons faire des arrangements pour obtenir des raccordements avec les pays étrangers, et que nous ne pouvons nous arranger de façon à transborder les marchandises d'un chemin de fer à l'autre.

J'ose dire que chaque partie du chemin peut être gérée aussi efficacement et plus efficacement que par une compagnie particulière. D'après mon expérience, un chemin de fer de l'Etat peut engager des hommes à meilleur compte qu'une compagnie ne peut le faire, parce que le gouvernement leur inspire plus de confiance. Vous pouvez acheter des matériaux à aussi bon marché qu'une compagnie peut le faire, si vous adoptez le plan qui était en vigueur lorsque j'étais à la tête du ministère. Et pourquoi le chemin ne serait-il pas exploité par l'Etat ? Dans la plupart des pays européens c'est l'Etat qui exploite les voies ferrées. Comme la démontré l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden), en dehors de la Grande-Bretagne, du Canada et des Etats-Unis, les chemins de fer appartenant à des compagnies particulières dans le monde entier ne représentent qu'un parcours d'environ 87,000 milles, tandis que les chemins de fer de l'Etat ont un parcours de 142,000 milles. Dans tous les pays où l'on a nationalisé les chemins de fer l'entreprise a été couronnée de succès—en Russie, en Allemagne, en Autriche-Hongrie, en Belgique. Dans les possessions anglaises, le même fait existe—la colonie du Cap, le Natal, le Queensland, la Nouvelle-Zélande. Dans l'Inde près de la moitié des chemins de fer appartiennent à l'Etat, et ils sont administrés d'une façon économique. Mais en ce pays, où il y a une magnifique entreprise pour des fins militaires, pour les fins commerciales, et pour ouvrir un immense territoire—pour payer les £400,000 au sujet desquels on nous a critiqués il n'y a pas un grand nombre d'années. Je me rappelle qu'on nous a dit que la nationalisation ne valait rien. Mais si la nationalisation a réussi en ces pays, pourquoi ne pas l'essayer ici? Nous ne nous engageons pas, dans l'amendement, à nationaliser tous nos chemins de fer; nous disons seulement que cela est préférable au plan proposé par le gouvernement. Au lieu de faire cadeau de ce chemin de fer à une association, nous devrions tenter nous-mêmes cette expérience. Nous en serions empêchés durant cinquante ans. Il est vrai qu'il nous reste le droit de domaine éminent et que nous avons tous pouvoirs de racheter le chemin de fer en aucun temps à des conditions convenues. En Angleterre, on a donné avis à toute les compagnies munies de l'autorisation gouvernementale qu'on avait l'intention d'exercer ce droit de domaine éminent. La charte du Grand Tronc est actuellement la seule charte au Canada pouvant prêter à l'exercice de ce pouvoir. Il y a là la condition que nous pouvons exercer ce droit en tout temps, observant certaines conditions.

Je crois que mon honorable ami a proposé hier soir un amendement en ce sens, mais cet amendement a été rejeté. Nous n'avons même jamais donné aucun avis au Grand-Tronc-Pacifique, pas même l'avis contenu dans la charte originale, que nous pouvions exercer notre droit de domaine éminent et faire de ce chemin de fer un chemin de fer d'Etat.

Est-ce là vraiment un projet qui puisse se recommander à la considération du public de ce pays ? Je réponds : non. S'il faut d'autres chemins de fer pour arriver jusqu'au Nord-Ouest, je conseillerais plutôt de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Winnipeg, et même, au besoin, jusqu'à l'océan Pacifique. Nous pourrions construire ce chemin avec l'argent que nous dépensons pour cela de Moncton à l'océan Pacifique, et nous supprimerions la section Québec-Moncton qui, s'il faut en croire mon honorable ami le ministre des Finances, nous coûtera près de $13,000,000, ou encore près de $15,000,000 s'il faut s'en rapporter aux chiffres de mon ami qui a son siège près de moi. Ces $15,000,000 représentent tout ce que la Compagnie du Grand Tronc met dans cette entreprise. Nous pourrions, en adoptant le plan

que j'ai proposé, construire toute la route à ce prix-là, exception faite, bien entendu, du matériel roulant, et des embranchements se raccordant à North-Bay avec le réseau d'Ontario, l'embranchement du lac Supérieur et celui qu'on projette de construire jusqu'à Montréal. La distance, de Montréal à Port-Simpson, n'est pas plus considérable que les autres.

Nous avons maintenant l'Intercolonial aboutissant à Montréal. Mon honorable ami (M. R. L. Borden) se propose d'exproprier le Canada-Atlantique. C'est un point sur lequel je ne suis peut-être pas d'accord avec lui ; je ne prendrais que la partie du chemin qui est sur la ligne de Winnipeg. Je ne suis pas de ceux qui croient que ce serait un grand avantage pour le peuple canadien, pour l'Intercolonial, pour le Canada-Atlantique, pour le Grand Tronc ou pour le Pacifique Canadien, d'avoir accès à la baie Georgienne en vue du transport du blé. Ce trafic n'est pas rémunérant actuellement et on compte sur l'avenir pour se refaire. Ils savent qu'en transportant les grains de Duluth ou de Port-Arthur vers la baie Georgienne, et de là par chemin de fer à Montréal, il n'est pas possible de soutenir la concurrence de la voie fluviale jusqu'à Montréal. Je sais bien qu'on a proposé de prolonger le Canadien du Pacifique afin de le mettre à même de prendre sa part de ce trafic ; mais, si je ne me trompe, les gens adonnés à l'exploitation des chemins de fer sont aujourd'hui généralement d'opinion qu'il est inutile de chercher à concurrencer la voie fluviale dans le transport des grains. J'aurais un chemin de fer sur Winnipeg, si vous êtes décidés à dépenser l'argent, même s'il devait être parallèle au Canadien du Nord de Winnipeg à Edmonton. Il y a là une anomalie qu'on ne m'a jamais expliquée. L'ex-ministre des Chemins de fer, au comité des chemins de fer, a déclaré avec instance qu'aucun chemin de fer transcontinental ne devrait être éloigné de moins de cinquante milles d'aucun autre de même nature. Ces conditions n'ont pas été insérées dans la résolution relative au Grand-Tronc-Pacifique. En dépit des levés topographiques que l'honorable ministre prétend avoir en sa possession, je dis que le prolongement du chemin de fer Canadien du Nord passe aussi loin au nord de la zone praticable qu'il est possible de le faire passer. Si le Grand-Tronc-Pacifique est placé entre le Canadien du Nord et le Canadien du Pacifique, il traversera pour atteindre Edmonton un pays aussi difficile par la raideur de ses pentes, que la zone montagneuse de la côte du Pacifique. Puis, il est un autre renseignement qu'on nous a fourni ce soir. M. Collingwood Schreiber mentionne dans son rapport au ministre relativement au prix de revient du chemin, rapport fondé sur ses observations personnelles et sur les relevés en la possession du département, ce que pourra coûter la construction de la ligne projetée. Pourquoi ces plans ne sont-ils pas déposés ? Pourquoi ces renseignements ne sont-ils pas fournis au peuple canadien ? L'honorable ministre n'était pas présent ici lorsque j'ai signalé l'erreur qu'il avait commise en acceptant la déclaration de M. Collingwood Schreiber d'après laquelle il pourrait établir un chemin ayant les pentes et les courbes du chemin de fer Intercolonial. Les rampes de l'Intercolonial sont parfois de plus de soixante et cinq pieds, et les courbes sont tout aussi mauvaises. M. Schreiber a eu soin de dire dans son rapport à son ministre qu'il pourrait construire là un chemin de fer ayant les courbes et les rampes de l'Intercolonial. Il pourrait très facilement le faire ; mais est-ce là la sorte de chemin que le peuple canadien compte avoir ? Est-là là une rampe de quatre dixièmes pour cent, ou de 21 pieds au mille, virtuellement le chemin plat, nécessaire au transport du grain dans des conditions avantageuses ?

Demandez à votre ministre des Chemins de fer s'il a des renseignements à cet égard dans son département ? J'ose affirmer, à moins que l'homme n'ait changé en ces derniers temps, qu'on vous dira que pour construire un chemin aussi plat, il vous faudra dépenser plus de $50,000 par mille. Il s'écoulera deux ou trois ans avant que les relevés topographiques soient terminés, et trois ans avant que vous soyez en mesure de donner les contrats pour la construction de ce chemin, si vous désirez que les relevés soient exacts. L'honorable ministre a déclaré dans le cours de son allusion au Canadien du Pacifique que le gouvernement canadien (c'étaient alors ces coquins de tories qui gouvernaient) avaient sacrifié les $37,500,000 dépensés par M. Mackenzie en vue de la construction du Canadien du Pacifique. C'est là quelque chose de neuf pour moi, présenté sous cette forme. Quand M. Mackenzie a-t-il dépensé $37,500,000 sur le Canadien du Pacifique ? Il a construit les écluses Saint-François. Son système de transports, à l'occasion duquel il prétend avoir été en butte aux attaques de tories aigris et d'adversaires de son parti, consistait dans l'utilisation des voies fluviales. Ce que nous trouvions ridicule, c'était cette vague imitation du canal de la Tay qu'il construisait entre le lac des Bois et le lac Supérieur et cette dépense en vue de la construction des écluses Saint-François. Où le ministre des Finances s'est-il renseigné au sujet des $37,500,000 que M. Mackenzie, selon lui, aurait dépensés à construire le Canadien du Pacifique et qui auraient été remis à la compagnie ? La concession fut accordée en 1881. La section au nord du lac des Bois, à l'exception d'un tronçon, la section de White Head et une petite section à proximité de Winnipeg, adjugés en même temps que celle de White Head à la maison Bass, ainsi que la fourniture de poteaux télégraphiques, furent tous donnés à l'entreprise par le gouvernement conservateur. Pareille somme n'a certainement pas

pu être dépensée, et mon honorable ami a dû se renseigner à quelque mauvaise source. A propos du montant dépensé par ce coquin de gouvernement conservateur aux termes de la convention avec le Canadien du Pacifique, mon honorable ami oublie-t-il la tentative faite par le gouvernement Mackenzie de faire construire ce chemin de fer du Pacifique moyennant une somme de tant par mille et tel nombre d'acres de terre ? M. Mackenzie ne reçut jamais la moindre offre dans ce sens. Il offrit 20,000 acres de terre par mille et une subvention en argent. Mon honorable ami fait la comparaison entre la convention conclue avec la Compagnie du Canadien du Pacifique et le magnifique contrat passé par le gouvernement actuel. Il dit que nous avons exempté le Canadien du Pacifique du fardeau des taxes. Quel montant de taxes aurions-nous pu retirer de la construction de ce chemin; ou quelles taxes aurions-nous pu percevoir sur les importations qui se seraient faites entre le nord du lac Supérieur et la côte du Pacifique avant la construction du chemin ? C'aurait été absolument perdre son temps que de chercher à percevoir ces taxes. Quelle était la valeur des terres ? La Compagnie du Canadien du Pacifique aurait été heureuse d'en accepter un dollar de l'acre. Elles n'acquirent de la valeur qu'en conséquence de la construction du chemin de fer, et par suite du développement du pays qui se poursuit actuellement. Puis, mon honorable ami nous parle des experts qui ont parcouru le chemin. Il mentionne sir Sandford Fleming au sujet de la construction du chemin a partir de Winnipeg, et il le désigne comme ingénieur expert. L'honorable ministre a-t-il jamais lu la déclaration de sir Sandford Fleming relativement au chemin de fer Canadien du Pacifique ? A-t-il jamais lu la déclaration de ce particulier quant à la somme que notre pays devrait payer pour l'exploitation de ce chemin, une fois sa construction terminée; quant à la dépense qu'il lui faudrait faire pendant un certain nombre d'années, et à l'impossibilité pour la compagnie d'en faire une affaire lucrative avant que la population des territoires du Nord-Ouest eût atteint le chiffre de 800,000. Si l'honorable ministre des Finances pouvait l'engager à exécuter les études topographiques, le chemin, j'en ai la certitude, ne serait pas construit d'ici à vingt ans. Il lui faudrait vingt ans pour faire l'étude du pays entre Winnipeg et Québec. Il la ferait à fond et parfaitement. C'est un ingénieur qui verrait à ce que tout fût fait à la perfection. On a cité M. Bell au sujet de la nature du pays. L'honorable ministre a cité certaines observations qu'il fit dans un rapport du service géologique publié il y a vingt-cinq ans.

J'ai conversé plusieurs fois avec M. Bell au sujet de la nature de ce pays. Il dit qu'on ne connaît rien de l'intérieur ; que tous les explorateurs qui sont allés à la baie d'Hudson ont suivi le cours des rivières ; qu'il se trouve des marécages et des rochers, sur la plus grande étendue, d'une rivière à l'autre, et qu'il est impossible qu'on connaisse beaucoup la nature du pays. Il se peut qu'au nord de la ligne de partage des eaux, le pays, par le drainage, fournisse d'excellentes terres. Puis, l'honorable ministre a parlé des observations faites, hier, par M. Macoun devant le comité de l'agriculture. M. Macoun parlait d'un pays situé au nord du lac Winnipeg. Notre chemin de fer passe au sud de ce lac. Il est à 150 milles de la ligne du chemin au point où il commence sa description du pays. Il dit qu'il y a mille millions de terre arable entre le lac Winnipeg et les rivages de la baie d'Hudson. Tous savent que sur le versant qui regarde la baie d'Hudson se trouve un vaste plateau argileux recouvert d'un excellent sol ; et la seule question est de savoir si les gelées tardives sont assez fortes pour empêcher qu'on n'y cultive les céréales avec succès. J'espère qu'il sera établi que la culture des céréales y est possible ; j'espère que cette partie du pays répondra entièrement aux espérances qu'on nourrit à son sujet; mais ce chemin de fer projeté ne l'atteint aucunement. L'honorable ministre nous parle du magnifique pays que c'est là. Il nous a parlé des magnifiques forêts d'espèces propres à la fabrication de la pâte de bois, qui se renouvellent, je crois qu'il a dit, tous les sept ans. Vous pouvez les raser, et au bout de sept ans, vous avez une nouvelle coupe. C'est, dit-il, une contrée magnifique que celle à travers laquelle nous construirons ce chemin de fer. Il n'y a personne de ce côté de la Chambre qui dénigre le pays. Ce que l'opposition demande et ce que le pays demande, c'est qu'avant de s'engager dans une entreprise pour laquelle l'honorable ministre des Finances se propose de dépenser pour $64,000,000 de l'argent du peuple, nous ayons un rapport exact de ce qu'est le pays. Nous ne possédons pas le moindre renseignement quant au pays entre le lac Abittibi et Québec. Le très honorable premier ministre dit que nous avons des montagnes de renseignements ; mais nous n'avons rien qui soit utilisable par un expert dans la construction des chemins de fer. Je crois que sir Sandford Fleming a en main des études topographiques sur une certaine étendue de pays entre le lac Nepigon et Winnipeg. J'ai cherché à me procurer ces relevés. Ils furent faits pendant que le Canadien du Pacifique était à se construire. Je pensais qu'ils se trouvaient dans le département ; mais l'honorable ministre des Finances m'a informé que les seuls relevés topographiques en la possession du département étaient ceux contenus dans le rapport de sir Sandford Fleming. Je savais que nombre d'arpenteurs avaient été à l'œuvre au nord nord du lac Nepigon et avaient fait des études à l'est et à l'ouest. J'ai décrit ce pays comme étant une mer de savanes entrecoupées de crêtes rocheuses. Le très honorable premier ministre a complété cette description en disant qu'on trouvait le pin des rochers dans cette partie du pays. Nous ne déni-

grons pas le pays, mais nous voulons savoir à quoi nous en tenir à son égard. Nous espérons que les chutes d'eau dont l'honorable ministre a parlé se trouvent dans cette partie du pays, et que les vastes étendues de teres arables sont bien là où l'on dit qu'elles se trouvent ; mais nous demandons de plus amples renseignements sur ce pays. Nous ne voulons pas dépenser $64,000,000 pour découvrir ensuite qu'il n'a aucune valeur. Nous voulons savoir ce qu'est réellement le pays. Nous sommes appelés à passer un contrat avec cette compagnie ; et mon honorable ami, dans le modeste amendement qu'il a proposé, déclare que si nous devons payer virtuellement toute la somme nécessaire pour la construction du chemin, le peuple canadien devrait en rester propriétaire.

Assurez-vous d'abord si l'Etat peut exploiter ou non le chemin, et si nous constatons qu'il ne saurait le faire, il sera toujours temps de conclure un arrangement avec quelque compagnie à cette fin. L'honorable ministre nous a tracé le tableau des merveilleux résultats que nous obtiendrons de la construction de ce chemin dans vingt ans d'ici. Il a parlé des erreurs commises par quelques-uns de ses amis de la droite qui se sont opposés à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. Il a ajouté que ces vingt et un amendements que nous avons proposés seront entièrement oubliés ; que dans vingt ans, ils seront de l'histoire ancienne, que leurs auteurs seront oubliés, et qu'il rougissait d'avoir à reconnaître que de semblables amendements avaient été proposés par ses amis lorsqu'ils étaient dans l'opposition, à l'encontre du beau et grand projet du chemin de fer Canadien du Pacifique. Quelle rebuffade à son chef qui proposa quelques-uns des amendements à ce contrat du Canadien du Pacifique !

Le ministre des Finances a dit que les habitants de toutes les provinces du Canada se prononceraient d'emblée en faveur de cette mesure. Or, M. l'Orateur, qu'on demande carrément aux électeurs s'ils préfèrent payer les trois quarts du prix entier de revient de la section de l'Est, pour remettre ensuite le tout à une compagnie d'intérêt privé, ou bien, comme alternative, tenter le régime de l'exploitation par l'Etat ; et j'ose dire que les neuf dixièmes des électeurs canadiens voteraient en faveur de cette dernière solution. Le seul argument que l'on invoque à l'encontre de la nationalisation est fondé sur les résultats de la gestion du chemin de fer Intercolonial par notre gouvernement. Nous avions le plus grand expert au pays en matière de chemin de fer, comme le premier ministre nous l'a dit, et son administration de l'Intercolonial a été telle que l'adoption du régime de l'exploitation par l'Etat sera retardée de cent ans. Des dépenses sur le chemin de fer Intercolonial qui auraient dû être contrôlées et vérifiées avec soin par le ministre des Finances, ont été acceptées sans difficulté et justifiées par lui, du moment qu'elles se faisaient dans les provinces maritimes, jusqu'à ce que $22,000,000 de frais à peu près inutiles sur le compte du capital eussent été engloutis. Le peuple canadien n'est pas opposé à ce que les provinces maritimes reçoivent une part juste et raisonnable des crédits publics. Nous avons formé une alliance indissoluble, et chaque province du Dominion doit être traitée équitablement. Le peuple canadien tout entier se réjouit de la prospérité des provinces maritimes, et il voudrait que le problème des transports fût résolu de manière que ces provinces en profitassent autant que les autres parties du Canada. Cette question des voies de communication ne devrait pas être une question politique ; elle domine les intérêts des partis. Au lieu de faire étudier cette question avec soin par des hommes versés en la matière, notre gouvernement conclut, avec une compagnie indépendante un marché qui est bien, à mon avis, le plus grand acte de folie qu'on ait commis en Canada. Il garantit la construction d'un chemin de fer de Winnipeg à Edmonton pour le Grand-Tronc-Pacifique, tout en se portant garant pour le Canadien du Nord, dont le chemin va desservir virtuellement le même pays. La Compagnie du Grand Tronc a le droit de pénétrer dans ce pays de l'Ouest. Je reconnais bien volontiers que le Grand Tronc a fait plus qu'aucun autre chemin de fer pour le développement d'Ontario et de Québec. C'est une compagnie populaire; elle a un bon réseau, et ceux qui y ont engagé leurs capitaux n'en ont retiré qu'un faible intérêt. C'est le peuple canadien qui en a eu tout le bénéfice, et s'il y avait quelque arrangement à faire avec une compagnie de chemin de fer, c'est à la Compagnie du Grand Tronc qu'il faudrait donner la préférence. Je suis d'avis de permettre au Grand Tronc de se prolonger jusqu'à Winnipeg ; cela suscitera la concurrence ; mais, d'autre part, la concurrence pour être efficace doit être réglée par un chemin de fer d'Etat ; car aucune commission, aucun acte du parlement, ne règlementeront jamais les tarifs. Les compagnies de chemin de fer feront des arrangements secrets et favoriseront certains individus et certaines compagnies ; vous ne les atteindrez jamais. Les témoignages rendus devant la Commission interfédérale du commerce aux Etats-Unis font voir qu'il est impossible de les atteindre. Des gens qui sont probes dans toutes les circonstances ordinaires, - administrateurs de chemins de fer ou de compagnies industrielles, font entre eux des marchés en vertu desquels certains avantages sont assurés aux uns et refusés aux autres ; et vous ne pouvez les en empêcher.

J'en suis venu à la conclusion que la seule solution acceptable de la question, c'est l'établissement d'un régime d'exploitation des chemins de fer par l'Etat. Par exemple, la Compagnie Standard Oil fait des arrangements avec les compagnies de chemins de fer pour leur faire transporter son huile moyennant dix cents le baril, et elle stipule que

l'huile des compagnies rivales en paiera cinquante. Ce n'est pas tout ; cette compagnie Standard Oil force les compagnies de chemin de fer à lui remettre à elle la différence entre les cinquante cents et les dix cents. La seule manière d'arriver à tenir en laisse ces grandes compagnies, c'est par l'essai du régime d'exploitation par l'Etat. La question des transports m'intéresse au plus haut point ; mais s'il nous faut faire une dépense de près de $100,000,000—non pas de $13,000,000 seulement, comme l'honorable ministre des Finances l'a prétendu—et s'il nous faut construire le chemin de fer, qu'il reste notre propriété. Nous avons au Canada un moyen de communication comme il n'en existe pas ailleurs sur ce continent ; même ce grand Mississipi ne saurait se comparer avec le Saint-Laurent et l'Ottawa comme voie de transport en vue du développement de la zone agricole propre à la culture du blé la plus riche du monde. On me demande pourquoi nous n'avons pas développé nos voies de communication du temps où les conservateurs étaient au pouvoir. Eh bien, c'est que nous n'avions pas un ministre des Finances assez généreux pour placer à notre disposition $125,000,000 pour des fins de transport, et si nous l'avions eu, le Canada possèderait aujourd'hui un réseau de voies de communication sans rival sur ce continent et qui nous aurait mis en mesure de défier toute concurrence.

M. l'Orateur, je pense avoir traité cette question assez au long. En toute sincérité, tentons d'appliquer la mesure proposée par l'honorable chef de l'opposition ; mettons-la à l'épreuve. Je crois que le pays est avec nous et que lorsque nous en appellerons au peuple, il nous chargera de mettre ce projet à exécution. Je suis d'avis qu'il nous faudra goûter en ce pays du régime de l'exploitation par l'Etat. Le peuple canadien ne veut pas de la tyrannie des compagnies Nous leur avons assuré des avantages spéciaux ; nous les avons mises en mesure de gagner de fortes sommes ; et ce que nous attendons d'elles en retour, ce sont des tarifs raisonnables et un service effectif pour le peuple canadien.

M. J. W. DANIEL (ville de Saint-Jean): Je ne me propose nullement de faire un discours, ce soir. Je n'ai pas de discours de préparé. J'ai déjà fait connaître mes vues à la Chambre, et, je crois, aussi les vues de la circonscription que je représente, au sujet de ce chemin de fer transcontinental. Mais, M. l'Orateur, l'honorable ministre des Finances, dans le discours qu'il a fait, ce soir, a parlé si longuement de la ville que je représente, que je ne pouvais laisser l'occasion passer sans dire un mot ou deux, non seulement pour remettre au point dans une certaine mesure ce qu'a dit l'honorable ministre, mais afin que les idées de la chambre de commerce de la ville de Saint-Jean, N.-B., qu'il a citées si longuement, ne soient pas présentées sous un faux jour, en cette enceinte et par tout le pays. L'honorable ministre des Finances a cité certains vœux exprimés par la Chambre de commerce de Saint-Jean, N.-B., et si j'ai bien saisi ces paroles, il a dit que ces vœux avaient été émis en mai. Or, il a été question du changement qui se produit dans l'opinion publique, particulièrement en ce qui regarde l'idée de l'exploitation par l'Etat. Le ministre des Finances a parlé, je pense, de programmes dont on ne se sert que pour capter l'opinion et s'emparer du pouvoir et il a conté une petite histoire à ce sujet. L'honorable député préopinant a répondu d'une manière très décisive à cette attaque, en faisant allusion à un programme très connu du parti libéral, adopté dans la ville d'Ottawa il y a quelques années. Si je ne me trompe pas, un des articles de ce programme portait que le parti libéral établirait un régime de libre échange à la mode d'Angleterre. L'honorable ministre des Finances ayant montré que le gouvernemnt et le parti qu'il représente modifie ses opinions très fréquemment, ou chaque fois qu'il le juge nécessaire, assurément les membres de la gauche et le peuple canadien ont bien le droit de modifier leurs opinions également.

A mesure que le pays se développe et que l'instruction se répand parmi le peuple, les opinions nécessairement se modifient. L'honorable ministre des Finances a parlé d'honorables députés de la gauche qui auraient voté contre l'idée de nationaliser. Admettons que d'honorables députés de la gauche ou d'honorables députés de la droite aient en aucun temps voté contre l'établissement d'un régime d'exploitation par les pouvoirs publics, ce n'est pas une raison pour qu'actuellement ou à quelque époque future, ils ne se prononcent pas en faveur de l'établissement d'un tel régime. Ce régime pourrait être très acceptable à une certaine période de l'existence nationale, et ne l'être pas du tout à une autre. Tout dépend des circonstances. L'honorable ministre des Finances a cité un vœu ou deux émis par la chambre de commerce de Saint-Jean, N.-B.; mais il ne les a pas cités tous ; et je me propose de combler la petite lacune qu'il a laissée dans l'historique des délibérations de cette institution. Dans un discours antérieur, j'ai parlé de ces vœux ; le silence gardé par l'honorable ministre des Finances est d'autant plus remarquable, car il en a certainement eu connaissance. Les vœux dont il a donné lecture ont été émis dans le mois de mai; ceux que je vais lire, l'ont été dans le mois d'août. La population de Saint-Jean, N.-B., commençait à étudier ce projet de chemin de fer transcontinental. Elle l'avait d'abord envisagé simplement au point de vue de l'Intercolonial ; mais plus tard, d'autres considérations s'imposèrent à elle au même sujet. Elle commença à se rendre compte qu'il n'y avait rien dans ce contrat qui forçat la compagnie à diriger les marchandises sur les ports des provinces maritimes; et qu'il était nécessaire, en consé-

quence, d'adopter des vœux autres que ceux dont a parlé l'honorable ministre des Finances; et le premier vœu soumis à la chambre de commerce à l'époque dont je parle est ainsi conçu :

Considérant qu'il est d'importance vitale pour le développement du trafic transocéanique du Canada que ses exportations se fassent par les ports canadiens, et considérant qu'aux termes du contrat avec le Grand-Tronc-Pacifique actuellement en discussion par le parlement canadien, les marchandises ainsi dirigées pourront être expédiées par les ports étrangers, et

Considérant qu'il y a raison de craindre qu'une très grande quantité de marchandises à provenance de l'Ouest voyageant par le chemin de fer projeté pourra être expédiée par des ports étrangers contrairement à la politique déclarée du gouvernement canadien qui vise à l'exportation des produits canadiens uniquement par les ports canadiens, en hiver comme en été ;

La Chambre de commerce de Saint-Jean, N.-B., émet le vœu que le contrat soit modifié de manière à ce qu'il soit impératif d'expédier des ports canadiens toutes les marchandises à provenance d'endroits sur le parcours du chemin de fer en vue d'être exportées.

Et le texte de ce vœu devra être transmis aux sénateurs et membres de la Chambre des communes représentant la province du Nouveau-Brunswick.

C'est là un des vœux qui furent présentés, mais ce n'est pas celui qu'on adopta. Les membres de la Chambre de Commerce de Saint-Jean, N.-B., jugèrent qu'il n'était pas suffisamment explicite, et voici celui qu'ils émirent à la place. A sa lecture, les honorables députés se rendront compte, je pense, qu'il y a au Canada une chambre de commerce, au moins, qui est en faveur du prolongement de l'Intercolonial dans l'Ouest et de l'exploitation de ce chemin de fer par l'Etat. Le vœu qui fut adopté était conçu en ces termes :

La Chambre de commerce de Saint-Jean, N.-B., ayant considéré la proposition qui est faite de construire un chemin de fer transcontinental dépendant du Grand Tronc, est d'avis que l'établissement d'une ligne transcontinentale possédée et exploitée par le gouvernement serait des plus avantageuse au Canada; qu'une subvention en argent et en terres accordée à une compagnie d'intérêt privé pourrait avoir l'effet de faire passer ces terres entre les mains d'étrangers et que le gouvernement canadien ferait mieux de concéder les terres directement aux colons à un prix raisonnable. C'est pourquoi la chambre de commerce de Saint-Jean se déclare favorable au prolongement de l'Intercolonial de Montréal à l'océan en territoire canadien, et en faveur de l'amélioration de nos ports, particulièrement dans le golfe Saint-Laurent et le long des côtes des provinces maritimes.

C'est là l'attitude que prit dans le temps la chambre de commerce de Saint-Jean, N.-B. et qu'elle continue de prendre aujourd'hui. Par conséquent, je n'aurai pas d'objection à appuyer l'amendement proposé par mon honorable leader, amendement qui est en tout conforme aux vues de la circonscription que j'ai l'honneur de représenter.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Emmerson) était ici il y a un instant; est-il donc sorti de nouveau ? Au sujet de la question de l'exploitation par l'Etat, c'est la première année que j'ai l'honneur de siéger en cette Chambre, et je ne puis, par conséquent, parler d'après ma connaissance personnelle, mais on m'a informé que le ministre actuel des Chemins de fer et Canaux récemment s'est exprimé en faveur d'un régime d'exploitation par l'Etat et du prolongement de l'Intercolonial.

M. HENDERSON : C'est bien le cas.

M. DANIEL : Je m'étonne qu'il soit maintenant si lent à faire connaître son attitude, de manière que personne ne puisse ignorer quelles sont ses vues. Il doit au pays et à la Chambre de déclarer s'il a changé d'opinion, et pour quel motif. Qu'il fasse connaître sa manière de voir ouvertement et courageusement; c'est son devoir. L'honorable ministre des Finances fait un compliment aux habitants de la ville que j'habite. Il a déclaré qu'ils étaient des marchands perspicaces ; mais la fin de son compliment donnait à entendre qu'ils étaient, aussi, égoïste. Or, M. l'Orateur, si je ne me trompe, nous sommes tous égoïstes. Cette Chambre comprend un grand nombre de députés, mais je n'en connais pas un seul qu'on pourrait dire entièrement désintéressé ; et d'autre part, il nous faut bien reconnaître que nous sommes élus pour représenter notre circonscription. S'il n'était pas nécessaire que les diverses parties du pays fussent représentées, il serait très facile de dire : la Chambre comprend 214 sièges, les députés seront élus à ces sièges indistinctement, sans tenir compte des parties du pays d'où ils viennent. Mais puisque les sièges sont répartis entre les diverses circonscriptions, il s'ensuit que chaque député doit représenter la circonscription qui l'élit. Je ne vois donc pas qu'un député soit tenu de s'excuser de ce qu'il représente le circonscription qui l'a élu, et on ne saurait sensément accuser d'égoïsme ceux qui cherchent à épargner au pays d'inutiles dépenses. Afin de faire cette ligne aussi courte que possible et à rampes faciles, il n'y a qu'un chemin à suivre, celui de la vallée du fleuve Saint-Jean jusqu'à la ville de Saint-Jean, N.-B. Vous auriez ainsi la route la plus courte possible. Si les habitants de Saint-Jean, N.-B., avaient été aussi égoïstes qu'on le dit, ils auraient fort bien pu émettre un vœu dans ce sens. Le ministre des Finances a aussi donné comme une des raisons de la construction de cette ligne, son éloignement de la frontière et son utilité plus grande au point de vue stratégique. Je ferai observer à l'honorable ministre que le parti libéral s'est opposé à la construction de l'Intercolonial quand la raison donnée en justification du choix de ce chemin était l'importance de sa situation au point de vue stratégique. Ces honorables messieurs raillèrent alors ceux qui se servirent de cet argument ; mais au-

jourd'hui on l'invoque fortement à l'appui du projet du gouvernement. Le fait est que si nous en croyons les renseignements que nous avons pu nous procurer, il sera difficile de trouver une route à travers la partie septentrionale du Nouveau-Brunswick, dans la direction de Moncton, qui soit meilleure ou plus favorable au remorquage de lourds convois que le chemin de l'Intercolonial. J'invoque à cet égard le rapport de sir Sandford Fleming, publié dans les documents parlementaires il y a bon nombre d'années, à une époque où il s'efforçait de trouver la meilleure route pour l'Intercolonial. Quand l'honorable ministre des Finances déclara que la ligne Allan avait transporté son port terminus de Saint-Jean, N.-B., à Halifax parce qu'il n'y avait qu'une ligne de chemin de fer aboutissant à Saint-Jean, N.-B., je jetai un coup d'œil du côté du ministre des Chemins de fer et je me demandai s'il ne contredirait pas son collègue là-dessus.

Assurément, le ministre des Chemins de fer reconnaîtra qu'il y a deux chemins de fer aboutissant à Saint-Jean, N.-B., dont l'un est confié à sa gestion. Le ministre des Finances, semble-t-il, n'aurait pas dû commettre pareille erreur, surtout dans les circonstances. Car si ces navires de la ligne Allan devaient recevoir des marchandises à Halifax, ces marchandises devaient leur être livrées par l'Intercolonial, et auraient pu être livrées tout aussi bien à Saint-Jean, N.-B.—et à meilleur compte, à cause de sa proximité plus grande. Le fait est que le déplacement du terminus de la ligne Allan de Saint-Jean, N.-B., à Halifax a été le résultat d'un petit tour jouer aux habitants de Saint-Jean, N.-B., car l'Intercolonial qui fournissait à ces navires les marchandises à Halifax, aurait pu beaucoup plus facilement les leur livrer à Saint-Jean, N.-B. Je pense que l'honorable député de Hants (M. Russell) s'oppose à l'établissement d'un régime d'exploitation par l'Etat. Comme objection à l'établissement d'un tel régime il cita les résultats obtenus par notre parti avec l'Intercolonial. Cet argument a sa valeur. Mais l'idée que l'opposition se fait, l'idée que, pour ma part, je me fais de ce régime d'exploitation par l'Etat, n'est pas celle d'un régime où le ministre considère comme l'expression la plus haute de ses qualités d'homme d'Etat le renvoi sommaire de quelque pauvre malheureux ouvrier employé sur le chemin de fer, ou la nomination d'amis politiques aux divers emplois en d'autres termes, l'utilisation du chemin de fer comme machine politique. Ce n'est pas là l'idée que se fait notre population d'un régime d'exploitation par l'Etat ; ce n'est pas le régime que nous préconisons. Nous préconisons l'établissement d'un régime qui assurera une gestion par le gouvernement aussi bonne que celle exercée par des compagnies comme le Canadien du Pacifique et le Grand Tronc. Si le parlement désire établir un mode d'administration de l'Intercolonial qui fasse abstraction entièrement de la politique, on sait très bien que cela peut se faire;

M. DANIEL.

et c'est la sorte d'administration par l'Etat que nous préconisons et que le peuple, je crois, demande. Je ne retiendrai pas la Chambre davantage. Mon but en prenant la parole était simplement de faire connaître les vœux dont j'ai donné lecture ; car je pense que le discours du ministre des Finances n'a pas donné à la Chambre et au pays une idée juste de l'attitude prise par la chambre de commerce et par la ville de Saint-Jean, N.-B., dans la circonstance.

L'honorable M. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) : M. l'Orateur, j'ai tout lieu de me féliciter des égards qui m'ont été témoignés par la droite en toutes circonstances depuis que j'ai eu l'honneur pour la première fois d'occuper un siège ici ; et j'apprécie à sa juste valeur la considération distinguée—dirai-je la courtoisie?—avec laquelle ces honorables messieurs de la gauche m'ont traité, non seulement ce soir, mais depuis deux semaines. Au point où en est cette mesure, la plus importante de toutes celles qui ont été présentées depuis le bill du Canadien du Pacifique, on me pardonnera peut-être—ces messieurs de la gauche eux-mêmes me pardonneront—si j'ose faire quelques observations, bien que j'aie déjà fait connaître mes vues, l'année dernière, et bien que l'honorable ministre des Finances ait traité le sujet à fond et sans rien oublier. Je ne pense pas qu'il me soit nécessaire de relever toutes les affirmations faites par l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart). Il n'est pas nécessaire que je le suive à travers sa dissertation ; mais je pourrais profiter de l'occasion pour féliciter un particulier qui ne fait plus partie de la députation de la conversion très soudaine qu'il a déterminée. Cette conversion, il ne l'a pas opérée directement, mais plutôt par l'intermédiaire du chef de l'opposition. Nous avons remarqué le très grand changement qui apparemment s'est fait dans son esprit quant à l'idée de l'exploitation par l'Etat. Depuis que je siège en cette Chambre, à mainte reprise j'ai entendu l'honorable député de Lanark-sud condamner vigoureusement ce principe et cette politique. Mais ce soir il s'est rallié entièrement à l'idée. Il nous a donné le spectacle d'une conversion aussi subite que celle dont il est question dans le nouveau Testament. Je ne me propose pas pour le moment de faire de plus amples commentaires sur l'attitude prise par l'honorable député dans la circonstance.

Mais, dans les provinces maritimes du moins, on soupçonne que l'honorable député, du temps qu'il était ministre des Chemins de fer, aurait voulu mettre fin à l'exploitation de l'Intercolonial par l'Etat. On soupçonne qu'il existait un projet,—une conspiration, je dirais,—en vue de céder le chemin de fer Intercolonial à une grande compagnie. Ce plan fut déjoué, très heureusement, à mon avis, par suite de la chute du gouvernement conservateur, en 1896. Ce soupçon me paraît avoir eu quel-

que fondement ; car vous ne sauriez convaincre la population des provinces maritimes aujourd'hui que si l'honorable député avait été maintenu comme ministre des Chemins de fer, l'Intercolonial n'aurait pas cessé d'être possédé et exploité par l'Etat. Il est une autre remarque faite par l'honorable député à laquelle je devais peut-être répondre. Il a parlé des observations faites par M. Allen à la réunion des actionnaires du Grand Tronc, à Londres, en mars dernier ; et il a paru attacher beaucoup d'importance à ce que le document lu par le fils de M. Allen, qui avait démissionné comme directeur, avait été écrit par M. Allen avant que le contrat eût été modifié. Pour battre en brèche avec succès le raisonnement du ministre des Finances, il aurait fallu montrer que les paroles que désapprouvait M. Allen avaient été modifiées ou changées par le contrat supplémentaire. Qu'on me permettre de faire observer à la Chambre que les stipulations mêmes dont M. Allen ne voulait pas, restent exactement ce qu'elles étaient. Il n'a pas été fait de modification notable au contrat primitif. Ces stipulations ne sont aucunement modifiées par le nouveau contrat. Si les honorables députés se reportent à la page 22, ils trouveront le premier passage de sa critique. M. Allen dit :

Je n'ai tenu aucun compte de la dépense probablement très considérable que nécessitera la mise en pratique de l'article 45 du contrat.

Et le reste. L'article 45 n'est nullement modifié par le contrat subséquent, et si vous vous reportez à la page 23, vous trouverez les paroles suivantes mises dans la bouche de M. Allen au sujet du contrat passé avec le Canadien du Pacifique en 1881 :

Cette compagnie (le Canadien du Pacifique) reçut d'énormes subventions et concessions de terres. La nouvelle ligne n'en recevra pas.

C'était là, à ses yeux, une objection très sérieuse ; et il ne pouvait pour sa part, en sa qualité d'actionnaire du Grand Tronc, accepter le contrat dans ces conditions. Mais il y avait une stipulation plus mauvaise encore que celle-là à son avis ; voyons un peu :

Et ce qui est peut-être pis que tout le reste, la ligne,—qui doit être de construction aussi parfaite que la voie principale du Grand Tronc, —devra transporter toutes les marchandises qui lui viendront entièrement par voie du Canada jusqu'à Halifax, ce qui aura pour effet de laisser inactive la ligne sur Portland avec ses rampes dispendieuses et ses milles de voies de garage. Ajoutez à cela le droit du gouvernement d'accorder des privilèges de libre parcours sur la ligne à toute compagnie qu'il lui plaira, de fixer les tarifs, et, pour bien dire, de faire ce que bon lui semblera. Enfin, il ne faut pas oublier que le bureau canadien de direction devra être mixte et comprendra des directeurs canadiens aussi bien que des directeurs anglais, de sorte que virtuellement le bureau du Grand Tronc est tenu de trouver des fonds qu'un autre bureau devra dépenser.

Si aucune de ces dispositions avait été changée par le contrat supplémentaire, le raisonnement de mon honorable ami de Lanark-sud (M. Haggart) aurait quelque portée. Mais aucune ne l'a été. L'honorable député a parlé du chemin de fer Intercolonial et de son administration, particulièrement depuis sept ans, et a fait allusion aux achats à bas prix effectués par ce chemin de fer. Je ne me propose pas pour le moment de discuter la gestion du chemin de fer Intercolonial. Je suis entièrement de l'avis de l'honorable député quand il affirme que l'Intercolonial fait ses achats de matériaux à aussi bon compte, sinon à meilleur compte, que les autres chemins de fer.

M. ROSAMOND : L'honorable député de Lanark-sud n'a pas dit cela; il a dit qu'il était possible de le faire.

L'honorable M. EMMERSON : L'honorable député de Lanark-sud a parlé d'achats à bas prix, et il a admis que les achats de matériaux pour l'Intercolonial avaient été faits à très bon compte. Il a tiré de ce fait un argument en faveur du régime de la nationalisation, et voulu montrer que le gaspillage se faisait ailleurs que dans l'achat des matériaux. Je ne considère pas cette question d'importance dans le moment actuel, et je ne pense pas qu'il soit bien nécessaire de discuter la question de l'exploitation par l'Etat; un peu plus tard, peut-être, j'appellerai l'attention de la Chambre sur l'attitude prise par quelques-uns des chefs de la gauche. Ce n'est certes pas une figure de rhétorique de dire que nous Canadiens sommes aujourd'hui des fondateurs de nation,— je ne veux pas dire simplement les représentants du peuple au parlement, les ministres d'Etat; mais ces vigoureux cultivateurs, ces pionniers de la colonisation dans l'Ouest, ces hommes des prairies, et ces colons des régions moins neuves de l'Est, tous sont remplis du désir de développer le Canada, de l'établir. C'est un axiome que la construction des chemins de fer précède le développement national, ou inversement, que le développement du commerce et de l'industrie suit la construction des chemins de fer. C'est encore une vérité que la fabrication et l'agriculture ne sauraient prospérer préalablement à tout développement des voies de communication. Nous en avons eu la démonstation à l'occasion de l'établissement du chemin de fer Canadien du Pacifique ; d'abord à l'occasion de l'établissement de l'Intercolonial, et plus tard à l'occasion de celui du Canadien du Pacifique. Il n'est pas nécessaire que j'insiste là-dessus ; mais si nous sortons de notre pays, si nous considérons ce qui se passe chez nos voisins du sud, si nous jetons les yeux de ce côté, que voyons-nous ? Il y a quelque cinquante ans, les habitants de l'Ohio et de quelques autres Etats de l'Est firent de grands sacrifices en vue de développer le réseau de leurs voies ferrées. Ils les aidèrent grandement au moyen de concessions de terre. Le gou-

vernement fédéral des Etats-Unis y contribua même pour sa part ; et si nous prenons ce pays comme exemple de ce qui a été obtenu, je suis sûr que ce seul exemple justifierait notre gouvernement d'avoir suivi la ligne de conduite qu'il a suivie relativement à la mesure actuelle en vue de la construction d'un chemin de transcontinental.

Je désire vous signaler quelques chiffres qui seront de nature à intéresser, sinon la députation, du moins le pays. En 1850, la population des Etats-Unis était de 23,000,000 ; il s'y trouvait 9,000 milles de chemin de fer ; le commerce intérieur du pays atteignait $2,000,000,000 ; la richesse totale s'élevait à $7,000,000,000. En 1903, la population des Etats-Unis était de 79,000,000 ; il s'y trouvait 202,000 milles de chemin de fer; le commerce intérieur, qui est synonyme pour eux de commerce national, s'élevait à $20,000,000,000 ; leur richesse totale était de $100,000,000,000. Notez l'augmentation rapide dans cette courte période de cinquante-trois ans. Le parcours de leurs voies ferrées a augmenté de 2,000 pour cent; leur population, de 230 pour cent ; leur commerce interne, de 900 pour cent ; leur richesse totale de 1,400 pour cent. Avec ces leçons de choses sous les yeux, celle que nous offre l'histoire de notre propre pays et celle que nous fournissent les Etats-Unis, comme je viens de le dire, est-il surprenant que le peuple canadien, dès que la construction d'un second transcontinental eût été proposée, ait formé des vœux pour que le parlement canadien mît pleinement et généreusement à effet ses désirs nettement exprimés à ce sujet.

C'est bien là ce qu'il appelle de ses vœux, et quand le très honorable premier ministre soumit son projet à la Chambre, il y a un peu moins d'un an, l'espoir que nourrissait le pays fit place à la confiance; et le peuple fut dans l'attente de la réalisation prochaine de cette idée. Cet espoir et cette confiance n'étaient pas confiés à certaines parties du pays. Ils étaient manifestes d'une extrémité à l'autre du Canada, non seulement dans l'Ouest, mais dans l'Est.

On doit se rendre compte que dans ce pays immense de l'Ouest, où 100,000 immigrants nous arrivent chaque année, où les colons arrivent dix mille à la fois, à la recherche d'un lieu où s'établir avec leurs familles, non seulement la vie agricole, mais la vie industrielle également, sont en suspens, et il est patent que le peuple sent qu'il est de nécessité urgente de relier plus étroitement les parties éloignées du pays. Ceux qui n'ont pas traversé ce continent n'ont pas d'idée des distances. Ils ne peuvent se rendre compte des obstacles à surmonter pour arriver à établir des rapports plus étroits avec ces établissements éloignés. Mais ceux à qui il a été donné de traverser ce continent, comprennent qu'à moins de les resserrer, nous ne saurions faire au point de vue social, politique ou industriel, ce progrès que les ressources de notre pays justifient. Dans les conditions actuelles, on se dit partout dans le pays que le temps d'agir est venu. On se dit—et ce sentiment va devenir formidable à mesure que le flot de l'immigration grossira, qu'en restant inactifs nous atrophions notre développement futur, et que la nonchalance dans les conditions actuelles met l'avenir en péril. C'est là, bien entendu, une image bien pâle et bien imparfaite du sentiment qui règne dans tout le pays. La population a-t-elle bien saisi la portée de ce fait ? A-t-elle pris en considération le désir du peuple canadien ? Se rend-elle compte actuellement, s'est-elle rendu compte depuis un mois ou plus, du vif espoir que nourrit le peuple canadien de voir le parlement adopter une mesure destinée à développer et ouvrir notre pays, et à relier ses diverses parties ? Si l'opposition s'en est rendu compte, quelle ligne de conduite a-t-elle suivie ? Elle n'a contribué en rien à fortifier dans le pays l'idée de l'opportunité de la construction d'une seconde ligne transcontinentale. On reconnaîtra, et de fait on reconnaît qu'il nous faut ce chemin. Il peut se produire très naturellement et très opportunément des divergences d'opinion quant à la manière dont nous devons nous y prendre pour atteindre ce résultat. J'observe que tous les chefs de l'opposition—et dans les rangs de l'opposition presque tous sont chefs ou prétendent l'être—se sont ligués apparemment dans le but de gêner le plus possible la réalisation de l'idée d'un second chemin de fer transcontinental. Faisons brièvement l'historique de la mesure. En juillet 1903, les propositions du très honorable premier ministre furent soumises à la Chambre. Le débat se prolongea plusieurs longues semaines, pendant lesquelles la question fut discutée à tous les points de vue. Nous prîmes tous part à la discussion. Finalement, dans les mois d'automne, il paraissait bien décidé qu'autant qu'il dépendait du gouvernement et du parlement canadiens, ce second chemin de fer transcontinental serait construit. Alors, c'est vers la compagnie que le peuple tourna ses regards, dans l'espoir qu'elle mettrait à exécution sa part des obligations. Il savait que le gouvernement remplirait ses engagements. Il avait observé l'emploi de procédés d'obstruction au parlement dans le cours de la session dernière, et il craignait que ces mêmes procédés ne fussent d'une manière ou d'une autre employés au dehors, en vue d'influencer le monde de la finance et d'empêcher la parfaite exécution de ce projet. Bientôt le pays se rendit compte que ce n'était que trop vrai, et les promoteurs du Grand-Tronc-Pacifique revinrent au Canada bien convaincus que de quelque manière le monde financier avait été prévenu contre eux. C'était là un état de choses très malheureux—du moins c'est ce qu'on pensait au Canada. Il existait un sentiment (que ces ces messieurs de l'opposition ont dû partager) de très vif désappointement, preuve manifeste qu'on désirait fortement que le chemin de fer fût construit, et construit sans retard ; et quand on s'aperçut qu'il était impossible de mettre cette mesure à exécu-

tion dans sa forme d'alors, il se produisit un très vif désappointement au sein de la population. Les promoteurs du Grand-Tronc-Pacifique s'adressèrent de nouveau au gouvernement et celui-ci, très sagement, de l'avis du pays, je pense, décida de mitiger la rigueur de certaines stipulations du contrat primitif. Les modifications ainsi faites au contrat étaient légères ; elles ne changeaient rien aux stipulations essentielles du premier contrat.

Le peuple se rendait compte que si ce projet devait être adopté,— et il faut qu'il le soit,—ces modifications devraient être ratifiées par le parlement. Le parlement s'assembla de nouveau et le peuple canadien conçut l'espoir de la prompte ratification du contrat modifié. Il savait que, l'année dernière, la question avait été discutée très à fond et il s'attendait que ces modifications seraient ratifiées sur-le-champ et qu'il ne se produirait pas de retard. Les milliers de personnes d'une extrémité à l'autre du Canada qui se flattaient de l'espoir de prendre part à ce grand œuvre, ceux à la recherche d'emploi, ceux qui se proposaient de s'établir dans l'Ouest en vue de la mise à exécution de ce projet, les industriels canadiens qui comptaient trouver là un débouché pour leurs produits manufacturés, tous ont été désappointés de ce malencontreux retard. Et pourquoi ce retard s'est-il produit ? A cause des manœuvres obstructionnistes de l'opposition ; à cause de cette obstruction sans parallèle dans l'histoire d'aucun parlement, au Canada ou ailleurs, obstruction qu'on ne saurait aucunement justifier.

M. CLANCY : Est-ce par suite de cette obstruction que la Compagnie du Grand Tronc n'a pas effectué son cautionnement de $5,000,000 ?

M. EMMERSON : Le cautionnement a été versé avant la rentrée des Chambres, de sorte que l'interruption de l'honorable député n'a aucun sens. Les tactiques obstructives adoptées par ces messieurs, l'année dernière, ont été aggravées, cette année, et quand ils virent qu'il ne leur restait absolument plus rien à dire, ils songèrent à débattre la question de savoir si le ministre des Chemins de fer aurait dû prendre la parole.

M. SAM. HUGHES : Et le ministre des Chemins de fer s'est enfin décidé à ouvrir la bouche.

L'honorable M. EMMERSON : Mon honorable ami ne sait pas retenir sa langue ; c'est malheureux. M. l'Orateur, je n'aime pas à parler de moi ; les allusions personnelles ne sont pas inspirantes, du moins elles ne le sont pas pour moi. Je dirai, toutefois, que si les procédés adoptés à mon égard, depuis quelques semaines, par ces messieurs de l'opposition, ajoutent à la dignité de la Chambre des communes, je ne comprends rien au véritable esprit du régime parlementaire en notre pays ou ailleurs. Que la députation veuille bien considérer ma conduite dans la circonstance. On prétend que j'ai fait preuve d'inconséquence, et on dit qu'ayant l'honneur d'être ministre des Chemin de fer et Canaux, j'aurais dû me charger de faire adopter cette mesure par la Chambre. J'ai accepté le portefeuille des Chemins de fer et Canaux le 15 janvier dernier ; je n'ai donc pas pris part à la préparation de ce contrat ou de ses amendements. Je me rendais compte qu'il ne m'incombait nullement de me substituer à ces messieurs qui ont si habilement conduit la discussion de cette mesure, la session dernière. Je sais que la modestie n'est pas le fort de mes honorables amis de la gauche; mais j'espérais qu'au moins ils admireraient cette vertu en l'observant dans autrui. Mon honorable ami le ministre des Finances fut ministre intérimaire des Chemins de fer en 1903 ; a-t-il présenté le projet au parlement, a-t-il conduit la discussion dans ses différentes phases ? Non. Comme on devait s'y attendre, le très honorable premier ministre, qui est l'initiateur de cette grande mesure, en conduisit la discussion dans la Chambre des communes, et son aspect légal fut très bien traité par le ministre de la Justice.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. EMMERSON : Et pourquoi dévierait-on de la règle suivie, l'année dernière? Je compris qu'il n'était nullement nécessaire que je prisse part au débat, ou que je restasse ici à entendre répéter les mêmes vieilles rengaînes au sujet de ce bill. Je jugeai que mon temps serait mieux employé à m'occuper des affaires de mon département. Je consacrai mon temps à ceux qui étaient en négociation avec le département des Chemins de fer et Canaux, et je puis dire que ce n'est pas là une sinécure. Pendant que la discussion traînait ici en longueur, j'étais dans mon bureau, de jour en jour, recevant députation sur députation de personens venues pour soumettre au ministre leurs avis au sujet de questions importantes touchant l'intérêt public. L'après-midi même dans laquelle le chef de l'opposition fit cette tirade, je recevais une députation de North-Sydney, province de la Nouvelle-Ecosse, venue pour soumettre les vues des citoyens relativement aux installations terminales de ce port. Cette question est d'une grande importance ; elle se rattache à celle de nos relations commerciales avec Terre-Neuve, et il est du plus grand intérêt, non seulement pour le port de North-Sydney et la Nouvelle-Ecose, mais pour le Canada tout entier, que nous fassions en sorte d'établir là des installations terminales. J'ai prêté l'oreille à la députation, et il est probable que le parlement, de l'avis de l'Exécutif, fera droit à sa demande. Pourquoi mes honorables amis de la gauche s'en plaindraient-ils? J'ai reçu, en moyenne, quatre députations chaque après-midi, sans parler de ceux qui se présentent au département dans la matinée. J'ai pensé qu'en agissant

de la sorte, je remplissais envers le pays mon devoir de ministre des Chemins de fer et Canaux ; je remplissais mon devoir tel que je le concevais ; et à ce point de vue, il me semble que les remarques faites par ces messieurs ne sont guère dignes d'eux ni du parlement canadien. Sans doute, je me rends compte que ces messieurs ont bon caractère ; j'allais presque dire qu'ils manquent de sincérité, mais ce ne serait peut-être pas conforme au règlement.

M. HENDERSON : Oh ! tout à fait !

L'honorable M. EMMERSON : Je ne voudrais pas me servir de termes que les usages parlementaires condamnent, à l'adresse d'aucun honorable député, surtout de mon honorable ami de Halton (M. Henderson) ; mais si ses amis ont jugé à propos de diriger des attaques contre moi, j'ai la satisfaction de savoir qu'elles ne m'ont fait aucun mal ; et quant au mystère de mon silence, ces honorables députés paraissent en avoir été ennuyés beaucoup plus que moi. Et maintenant, passons au reproche d'inconséquence. On a cité de nombreux extraits pour montrer que j'ai changé d'opinion et que mon attitude en ces derniers temps ne se concilie pas avec les opinions que j'ai exprimées, l'année dernière, lorsque nous fûmes appelés à donner la personnalité civile à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Voyons un peu. Certains députés étaient désireux de se constituer en association, sous le nom de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, en vue de construire et d'exploiter un chemin de fer entre l'océan Pacifique et North-Bay. Je combattis ce bill devant le comité. Je me rendais compte que ce n'était pas là une ligne nationale. Je pensais que ce n'était pas véritablemnt une mesure qui répondrait aux espérances du peuple dans toutes les parties du Canada. Je ne pris pas cette attitude simplement dans l'intérêt de la partie du pays que je représente. Je la pris parce que je considérais qu'il était de l'intérêt de tout le Canada, quant à subventionner un chemin de fer, de nous assurer la construction d'une ligne transcontinentale en territoire canadien, reliant l'Atlantique au Pacifique. Je me disais qu'une fois le chemin construit avec l'aide de l'Etat, il servirait à l'écoulement des produits de l'Ouest, via North-Bay, et par les voies américaines jusqu'aux ports des Etats-Unis. Je ne pouvais concevoir qu'il pût être de mon devoir de favoriser la construction d'une telle voie ferrée.

Le bill fut modifié subséquemment, de manière à fixer son terminus oriental à Québec. C'était un progrès ; mais je crus que je devais m'opposer au vote du projet, même ainsi modifié, et je m'y opposai. Je comprenais que si les produits de l'ouest étaient transportés vers l'est jusqu'à Québec, il se pourrait qu'en été les expéditions se fissent du pont de Québec; mais que durant l'hiver toutes les marchandises, jusqu'à la dernière livre, prendraient le chemin de Portland ou de Boston, ou de quelque autre port des Etats-Unis, particulièrement Portland ; et je comprenais que la compagnie aurait intérêt à en agir ainsi. Je me rendais compte qu'elle ne trouverait pas avantageux de remettre, à Québec, son chargement à l'Intercolonial. Je me rendais compte que pour engager cette compagnie à utiliser les ports d'hiver du Canada, il fallait l'obliger à exploiter un chemin aboutissant dans les provinces maritimes, en vue d'utiliser un port là-bas ; et je proposai comme alternative, au lieu de construire un chemin de fer subventionné par l'Etat, depuis l'océan Pacifique jusqu'à Québec, dans les conditions que j'ai dites, de prolonger l'Intercolonial aux frais du Canada jusque dans la zone du blé dans l'ouest d'où il pourrait, en hiver, transporter le grain jusqu'aux ports de mer canadiens, dut-il même le faire à perte. Je prétendis qu'il vaudrait mieux recourir à ce moyen que de donner à cette compagnie projetée l'occasion d'écouler ce trafic par voie de Portland. On me reproche d'être inconséquent à cet égard. Mais, M. l'Orateur, je suis allé encore plus loin dans ce sens. Pendant que l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) et autres députés de la gauche raillaient devant le comité la proposition de prolonger l'Intercolonial jusque dans l'ouest, j'allai plus loin. Je dis : Puisque vous vous opposez à ce que le chemin de fer de l'Etat soit prolongé jusque dans la zone du blé de l'ouest, construisez un chemin qui aboutisse dans l'ouest et donnez à une compagnie le droit de l'exploiter ; imposez à cette compagnie le fardeau de l'exploitation de ce chemin et accordez le droit d'y faire circuler des trains à toutes les compagnies qui transportent du blé de l'ouest dans la grande ville de Winnipeg. A cette date, le gouvernement n'avait pas fait ses offres. A cette date, il n'y avait rien dans l'air ; personne ne soupçonnait ce qui allait se faire. On a dit que les propositions que j'avais faites quant au prolongement de l'Intercolonial jusque dans la zone du froment de l'ouest avaient été inspirées par le ministre des Chemins de fer d'alors. Qu'on me permette de dire, en justice pour ce particulier, que du commencement à la fin il n'a eu aucune consultation ou conversation avec moi au sujet d'aucun projet relatif à la construction d'une ligne transcontinentale ; et quand je soumis les propositions en question au comité des chemins, je le fis sans rien connaître de plus que les autres députés quant aux vues du ministre des Chemins de fer et Canaux. Une proposition que je n'ai jamais faite, ç'a été de faire détenir et exploiter par l'Etat un chemin de fer reliant l'Atlantique au Pacifique. Ce que j'ai proposé ç'a été la possession et l'exploitation par l'Etat d'un chemin de fer desservant la région du froment de l'ouest ; ou, comme alternative, la construction et la possession par l'Etat, mais exploitation par une compagnie d'un

chemin de fer desservant cette zone de blé. Or, l'opposition au régime de possession et d'exploitation par l'Etat était tellement manifeste dans le comité, que je me rendis compte combien il était inutile de chercher à faire adopter l'idée du prolongement du chemin de fer du gouvernement dans l'ouest. Très peu de députés voyaient cette idée d'un bon œil. Je ne sache pas qu'il y eût un seul député de la gauche qui fût le moindrement favorable à la proposition. Si la compagnie a sa tête de ligne dans un port canadien de l'est, il n'est pas douteux qu'elle ait intérêt à s'en servir. C'est l'histoire de tous les chemins de fer. C'est particulièrement l'histoire du chemin de fer Canadien du Pacifique relativement à la ville de Saint-Jean. Quand cette compagnie construisit sa ligne courte, elle n'avait pas, tout d'abord l'idée de faire de Saint-Jean un port de mer ; et ce n'est qu'après des années d'efforts persistants de la part du peuple canadien et des habitants des provinces maritimes, que le chemin de fer Canadien du Pacifique s'attacha à réaliser cette idée. La population de Saint-Jean et du Nouveau-Brunswick et la législature de cette province s'efforcèrent de susciter un commerce d'exportation.

On entama même des négociations avec les compagnies de navigation transocéanique, et c'est grâce à la coopération de ces compagnies de navigation avec le gouvernement et le chemin de fer Canadien du Pacifique que finalement on put tenter quelque chose ; et ce n'est, je pense, que depuis l'avènement du gouvernement actuel aux affaires qu'on a eu pleinement le bénéfice des dépenses faites dans ce but. C'est même trop que de dire qu'on en a eu le plein bénéfice, car il reste encore quelque chose à faire. Le travail se continu d'année en année ; il progresse rapidement et la ville de Saint-Jean est destinée à devenir un des grands ports de mer du Canada.

A la suite de l'arrangement dont j'ai parlé relativement à la commission des chemins de fer, le gouvernement fit connaître son projet. Il est vrai qu'il ne comprend pas la proposition que j'avais faite en premier lieu, savoir : de continuer l'Intercolonial jusque dans le pays du blé ; mais il reproduit au moins une idée que j'avais esquissée dans ce comité au sujet de la construction, de la possession et de l'exploitation du chemin.

Voici, en peu de mots, à quoi se résume cette proposition : le gouvernement va construire le chemin reliant Winnipeg aux provinces maritimes, viâ Québec, et en sera propriétaire ; et ce chemin sera exploité par le Grand-Tronc-Pacifique, mais sera ouvert à toutes les compagnies faisant le transport du blé dans l'ouest et désirant y faire circuler leurs trains. Je sais que cette proposition est bien vue dans tout le Nouveau-Brunswick. Je sais qu'il existe là chez le peuple un sentiment très vif en faveur de cette proposition ; et le désir général c'est que la gauche cesse d'entraver la réalisation du projet. La mesure telle qu'elle est répond pleinement à mon attente, et assure même plus d'avantages que je n'aurais voulu demander, par exemple, la construction et la possession par le gouvernement d'une partie de la ligne, et par ricochet, la règlementation des tarifs. En outre, les objections nombreuses soulevées par ces messieurs de la gauche à l'encontre de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat se trouvent par là résolues. Ce qui a peut-être plus d'importance encore, la route suivie est la plus courte possible entre la région du froment de l'ouest et le littoral de l'Atlantique ; et c'est là, étant donné notre position géographique, une considération des plus importantes. Il est un point que l'on semble perdre de vue dans ce débat. Nous parlons de ce chemin de fer comme s'il avait pour unique objet l'écoulement des produits des fertiles terres de l'ouest vers les rivages de l'Atlantique ; mais, à mon avis, il sera tout aussi avantageux pour l'est et assurera un débouché aux produits de cette partie du Canada. Il assurera un débouché non seulement aux fabricants de Montréal, de Toronto et autres grands centres des provinces d'Ontario et de Québec ; mais aussi aux commerçants de l'extrême Est. Je connais actuellement une compagnie fixée à Moncton depuis nombre d'années, établissement de fabrication très prospère, qui est à faire des arrangements pour mettre à profit les marchés de l'ouest, et qui compte sur la réalisation prochaine de ce projet.

Je ne me propose pas de répéter ce qu'a dit avec tant d'éloquence mon honorable ami le ministre des Finances ; mais je ne puis m'empêcher de faire allusion à ce dont il a été question si souvent, l'année dernière, la proposition de mon honorable ami le chef de la gauche, connue sous le nom de contre-projet. Cette plante languissante, qui n'a jamais connu la douce rosée de la considération de la Chambre, pas même celle des partisans de l'honorable député, non plus que la chaleur bienfaisante de la faveur populaire, est entièrement négligée, cette année. Nous n'en entendons plus aucunement parler. Il est vrai que l'attitude hésitante qu'on avait gardée jusqu'ici à l'égard du régime de l'exploitation par l'Etat a, dans une certaine mesure, fait place à un programme de nationalisation dans l'est et le Nord-Ouest. Certains leaders de la gauche voudraient que le chemin se terminât à North-Bay ; d'autres voudraient que sa construction ne fût pas même entreprise ; et d'autres encore demandent que nous fassions l'acquisition du Canada-Atlantique et que nous utilisions la voie d'eau.

Qu'on me permette de dire une fois pour toutes que personnellement je vois d'un bon œil tout projet de prolongement de l'Intercolonial dans l'Ontario; et si l'achat du Canada-Atlantique devait être fait dans ce but, pour ma part, en ma qualité personnelle, j'approuverais la mesure. Mais le projet de chemin de fer transcontinental actuellement en discussion n'est aucunement un obstacle

à la réalisation de ce qu'on appelle le projet de la baie Georgienne. D'autre part, je reconnais que l'achat du Canada-Atlantique par le gouvernement et son exploitation comme partie de l'Intercolonial ne donnerait pas les résultats qu'on en attend, du moins, dans les provinces maritimes. Une fois à Parry-Sound, on ne trouvera pas là beaucoup de marchandises à destination des ports de mer du Canada. Mais voici une question qui se présente naturellement à l'esprit.

Le parti conservateur est-il partisan de la naturalisation des chemins de fer ? Je ne veux pas discuter cette question au point de vue abstrait ; mais on nous a donné à entendre d'une façon assez obscure que les conservateurs sont partisans du régime des chemins de fer d'Etat. Le chef de l'opposition, en nous présentant l'amendement que le ministre des Finances a su si bien caractériser, espère, sans doute, que le pays se ralliera à cette doctrine. Mais je le demande, est-il sincère ? Car, c'est bien là le critérium qu'il faut appliquer à l'attitude que prend un homme d'Etat sur les questions d'intérêt public. Il ne suffit pas de posséder les aptitudes de l'homme d'Etat; il faut aussi faire preuve de sincérité, en jouant ce rôle. Du reste, si le chef de l'opposition est sincère dans l'attitude qu'il a prise cet après-midi, est-il d'accord avec ceux qui l'entourent ? Est-il d'intelligence avec les chefs du parti conservateur au Sénat ? Je désire appeler l'attention de la Chambre et du pays sur les paroles prononcées par un personnage qui jouit de la plus haute estime et du plus grand respect dans les conseils du parti conservateur. Il s'agit de l'ex-premier ministre, sir Mackenzie Bowell. La session dernière, au cours de la délibération de cette mesure au Sénat, sir Mackenzie Bowell a formulé quelques observations fort pertinentes à la question et que le chef de l'opposition pourra difficilement concilier avec l'avis qu'il a exprimé au cours de ce débat. Voici les paroles de sir Mackenzie :

Pour mon propre compte, je dois le déclarer, je ne suis pas partisan de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat ; et s'il faut chercher dans l'arministration du chemin de fer Intercolonial un précédent pour notre gouverne future, je ne puis que m'écrier : Dieu nous garde du gâchis financier qui se produira infailliblement, si l'Etat se fait propriétaire et exploitant de plusieurs autres réseaux à l'avenir. Je le répète, je n'exprime ici que mon propre avis sur la question, et je me borne à ces quelques observations. J'ai étudié de près l'exploitation des chemins de fer en Australie, au cours de mon voyage dans ce pays. Ce sont des chemins de fer d'Etat, et mes observations ne m'ont pas convaincu que l'Etat soit en mesure de se faire propriétaire et exploitant de chemins de fer avec autant de succès que peut le faire l'initiative privée. J'en suis convaincu, si la Campagnie du Grand Tronc ou celle du Grand-Tronc-Pacifique était aujourd'hui propriétaire de l'Intercolonial, les populations des provinces maritimes bénéficieraient de l'exploitation de ce réseau, dans une bien plus large mesure qu'elles ne le font aujourd'hui, et le budget de cette administration ne se soi-

M. EMMERSON.

derait plus par des déficits. Sans doute, quelques-uns de mes collègues des provinces maritimes ne se rangent pas à cet avis ; mais je me suis formé cette opinion, après avoir observé et étudié de fort près l'administration et les opérations de cette voie ferrée sous les deux régimes, et après avoir étudié aussi les résultats de l'exploitation des chemins de fer d'Etat dans les colonies australiennes.

Voilà l'avis exprimé par le chef du parti conservateur au Sénat. Il ne serait pas sans intérêt d'étudier l'attitude qu'il prendra, lorsqu'il critiquera cette mesure, au nom de son parti au Sénat. Si l'ex-premier ministre est de force à évoluer avec l'habileté et l'adresse déployées par le député de Lanark-sud (M. Haggart), il aura droit à toutes nos félicitations, au moins à un certain point de vue. Je le répète, ces messieurs sont-ils sincères et prétendent-ils persuader au pays qu'ils sont réellement partisans de régime des chemins de fer d'Etat? J'ai sous les yeux un article fort intéressant emprunté du "World," de Toronto. C'est un article de rédaction intitulé, "Les journaux conservateurs et le régime des chemins de fer d'Etat," dont voici la teneur :

Trois journaux quotidiens qui posent aux yeux du public en oracles infaillibles du parti conservateur, le "Mail" de Toronto, la "Gazette" et le "Star" de Montréal, se déclarent carrément hostiles à la construction et à l'exploitation des chemins de fer par l'Etat.

Voici un passage qui piquera, sans doute, l'intérêt des députés de la gauche.

La "Gazette", de Montréal, peut à peine publier un seul numéro, sans diriger quelque attaque contre le régime des chemins de fer d'Etat. Quant au "Star", de Montréal, il n'a jamais un mot à dire en faveur soit de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, soit de la nationalisation des services publics, soit de la municipalisation des services et privilèges des municipalités. Le "Mail", de Toronto, navigue dans les mêmes eaux, et hier même il a jugé bon de critiquer la municipalisation des services publics dans les termes que voici :

La municipalisation des services publics peut être utile si elle s'effectue dans les conditions voulues ; mais dans la pensée de la plupart de ses partisans, ce régime n'implique qu'un changement de propriétaires. Une ville peut bien devenir propriétaire de l'outillage d'une compagnie d'éclairage : toutefois, si elle contracte des dettes envers des particuliers, afin de se procurer les fonds voulus pour l'achat de cet outillage, qu'a-t-elle gagné par là en indépendance ? Le peuple ne gagnerait guère à l'adoption du système qui donne le coup de grâce aux sociétés commerciales d'intérêt privé, pour y substituer des compagnies de prêt. Le crédit municipal, infailliblement, y gagnera encore moins que les citoyens.

Les membres de l'opposition conservatrice à Ottawa qui se montrent progresseurs en se déclarant en faveur du régime des chemins de fer d'Etat rougissent de l'attitude de ces journaux prétendus amis de leur cause.

On le voit, il existe donc de déplorables divergences d'opinion au sein de la famille conservatrice, comme l'attestent ces expressions d'opinion venues tant du dedans que du dehors. En effet, voilà un journal qui

préconise une théorie relativement au régime des chemins de fer d'Etat, tandis que l'autre soutient précisément le contraire ; le chef du parti, dans cette Chambre, se fait le champion de ce régime, tandis que le chef du parti dans la Chambre haute se fait partisan du système contraire. Il y a une autre observation à formuler ici, à cet égard. Le chef de l'opposition nous a cité l'ouvrage de Hendrick intitulé " Railway Control " comme une autorité sur le régime des chemins de fer d'Etat. Il s'agit, dans cet ouvrage, de la direction des chemins de fer par des commissions, et à coup sûr, ce régime des commissions n'est pas, dans l'acception propre du mot, le régime des chemins de fer d'Etat. Voici ce que dit Hendrick, dans le chapitre 4 de son ouvrage :

Il est deux vérités, démontrées par l'expérience des autres pays de l'Europe, qui sont mises en plein relief par l'expérience de l'Autriche.

Puis l'auteur, parlant de l'organisation des chemins de fer d'Etat, ajoute :

La première vérité, c'est que du moment qu'une nation, après avoir abandonné à l'initiative privée le développement d'une partie de son réseau, se lance dans la construction des chemins de fer, alors il arrive de deux choses l'une : ou bien, les compagnies d'intérêt privé obtiennent le territoire le plus productif, tandis que les districts les moins lucratifs restent à l'Etat ; ou bien, les compagnies font en sorte que l'Etat juge profitable ou urgent de prendre à sa charge tout le séseau. Nous l'avons vu, telle a été l'expérience de la France et de l'Italie, et comme nous le verrons plus tard, celle de la Belgique et de l'Autriche.

Voilà ce qu'enseigne l'auteur cité par le chef de l'opposition. Les observations du leader du parti conservateur au Sénat ne cadrent nullement avec celles du chef de l'opposition. Il est un fait admis de tout le monde, c'est que, de toute urgence, il faut que le Canada élargisse sa zone habitée. Le projet de loi en discussion, dans une certaine mesure au moins, résout ce problème ; de fait il résout un double problème : d'abord la construction d'un second réseau transcontinental par la route la plus directe possible, de l'Atlantique au Pacifique, et en deuxième lieu, la construction de la section orientale de ce réseau, à titre de grande route nationale pour tous les chemins de fer, transporteurs des produits de l'ouest.

Relativement au silence que j'ai gardé au cours du débat, les honorables députés de la gauche ont crû en trouver l'explication dans le résultat de l'élection qui a eu lieu à Saint-Jean, en février dernier. On croit voir dans le résultat de cette élection la preuve de l'hostilité nourrie par les électeurs de cette partie du pays à l'endroit de ce projet du Grand-Tronc-Pacifique. Je désire tout simplement appeler l'attention de la Chambre sur la statistique des trois dernières élections qui ont eu lieu dans la ville de Saint-Jean, depuis 1899. A l'élection générale de 1900, il a été enregistré 8,043 voix ; l'honorable G. E. Foster en ayant obtenu 3,523, et l'honorable M. Blair, alors ministre des Chemins de fer, 4,520. En 1902, il y eut une autre élection. Il est vrai, il s'agissait alors d'élire un député à la législature provinciale ; mais au cours de cette élection, le débat roula surtout sur les questions se rattachant à la politique fédérale, alors 7,890 votants déposèrent leur bulletin dans l'urne électorale ; M. Wilson, le candidat conservateur, obtint le plus grand nombre de suffrages, 3,286 voix ; tandis que M. MacEwen, le candidat libéral membre du cabinet, obtint 4,064 suffrages. J'arrive maintenant à l'élection de février 1904, élection d'une si haute importance, aux yeux de l'honorable député sorti vainqueur de la lutte, qu'il a jugé bon de se plaindre de ce que le gouvernement a passé la chose sous silence dans le discours du trône. Au cours de cette élection, il a été enregistré 7,149 votes. Le docteur Daniel, le candidat heureux, a obtenu 3,709 voix, et M. McEwen, le candidat malheureux, 3,440. Quel est l'enseignement qui se dégage de cette statistique ? C'est qu'en 1903, le candidat conservateur, ayant obtnu 3,826 sur une totalité de 7,890, a mordu la poussière; et une année plus tard, le candidat conservateur, le docteur Daniel, qui a obtenu 3,709 voix, c'est-à-dire 100 voix de moins que M. Wilson n'avait obtenues l'année précédente, a remporté la victoire. En 1903, il a été enregistré une totalité de 7,890 voix, et en 1904, une totalité de 7,149 voix, chiffre de beaucoup inférieur au premier, comme on le voit. Eh bien ! pourquoi cela ? Est-ce que le projet du Grand-Tronc-Pacifique a influé sur le résultat ? Est-ce que les rangs du parti conservateur se sont grossis de quelques recrues ? Non, leurs candidats ont obtenu cent voix de moins qu'en 1903, et par conséquent, si les conservateurs, hostiles qu'ils sont au projet du Grand-Tronc-Pacifique, ont obtenu en 1904, dans la ville de Saint-Jean, 100 voix de moins qu'en 1903, à coup sûr, ces messieurs ne sauraient prétendre que la force de leur parti se soit accrue en raison de l'impopularité de ce projet. En réalité, ce déplacement de voix tient à ce que nombre de libéraux, en raison de circonstances et de causes de nature locale, se sont abstenus de donner leurs suffrages.

Plusieurs VOIX : Très bien !

M. EMMERSON : D'autre part, les conservateurs ont, pour ainsi dire, voté en masse et cela en raison de causes purement locales que l'honorable député connaît parfaitement. La question n'a guère d'importance ; mais la Chambre et le pays le savent, le parti conservateur n'a pas fait de nouvelles recrues, tandis que le parti libéral a fait preuve d'indifférence ; mais aux prochaines élections générales, toute apathie aura disparu.

Le résultat de l'élection de Saint-Jean, affirme-t-on, prouve que les populations de la partie orientale du Canada sont hostiles au projet du Grand-Tronc-Pacifique. Quelle

a été l'attitude de ces populations au cours du débat qui s'est livré autour de cette question l'année dernière ? Il ne faut pas l'oublier, quand ces populations ont pris cette attitude, la situation était fort tendue. On se le rappelle, le leader du parti libéral dans la province du Nouveau-Brunswick était en désaccord avec ses collègues ; il avait remis son portefeuille, parce qu'il désapprouvait ce projet ; et cela va sans dire, il régnait un vif mécontentement parmi ses amis et ses partisans dans cette partie du pays. Ils se trouvaient dans une situation fort embarrassante ; et cependant malgré tous ces embarras, qu'advint-il ? Je vais citer à ce sujet un extrait d'un journal dont le chef de l'opposition ne cherchera pas sans doute, à révoquer en doute l'autorité ; c'est le " Sun " de Saint-Jean. Bien que le ministre des Finances ait accumulé les preuves sur cette question, il est certains faits signalés par ce journal que mon collègue n'a pas cités. Voici ce que le " Sun " dit au sujet du chemin de fer Canadien de l'Atlantique :

L'achat du chemin de fer Canadien de l'Atlantique recommandé par le colonel Tucker faciliterait à l'Intercolonial l'accès de Parry-Sound qui ne se trouve pas précisément sur une route terrestre se dirigeant directement vers le Pacifique ; bien que ce soit une ligne importante au point de vue du trafic entre le réseau de l'Intercolonial et les Grands Lacs. Enfin, qu'on le remarque bien, Québec et les autres centres intéressés dans la route du Trans-Canada ne trouveraient guère leur compte au prolongement du réseau de l'Etat, de Montréal vers la baie Georgienne. Ce que ces centres désirent surtout, c'est le développement des immenses territoires de la province de Québec entre Chicoutimi et la baie James, contrée qui est censé dotée des plus vastes ressources. Ces centres de populations feront encore valoir le besoin urgent de l'établissement d'un chemin de fer à travers ces territoires, indépendamment de tous les réseaux d'Etat et des lignes du Grand Tronc qui pourront se construire ailleurs. Si ces territoires sont aussi riches qu'on le dit, et si ce tracé n'offre pas de plus grandes difficultés de construction que le prétendent les partisans de ce projet, leur demande est irrésistible.

Le 14 mai, le " Sun ", de Saint-Jean, au cours d'un article de rédaction sur la question du Grand-Tronc-Pacifique, publiait ce qui suit :

Les vœux si énergiquement exprimés par les différentes législatures, les conseils municipaux et les sociétés commerciales de l'Est ne sauraient être plus explicites. Tout le monde s'accorde à demander que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'obtienne le concours financier de l'Etat que sous la condition qu'elle pousse la construction de son réseau jusqu'aux provinces maritimes et qu'elle établisse une tête de ligne à un port maritime. Les chambres de commerce et autres associations le savent parfaitement, toute tentative de diriger les transports vers le chemin de fer Intercolonial ne réaliserait nullement l'objectif visé. La distance de Québec par voie de l'Intercolonial est de 111 milles supérieure à celle de Québec à Saint-Jean par la route détournée du chemin de fer Intercolonial, Témiscouata et le chemin de fer Canadien du Pacifique. Le prolongement du Grand Tronc, de Québec à Saint-Jean, par la vallée du fleuve Saint-Jean, offrirait encore des avantages supérieurs à ceux de la route longeant la rive nord. D'ailleurs, il est inutile de faire une démonstration en règle ici. Les autorités du Grand Tronc et de l'Intercolonial, ainsi que les partisans d'un port d'hiver le savent parfaitement, jamais le commerce d'exportation et d'importation entre l'Ouest canadien et l'Europe ne saurait se diriger vers la route de l'Intercolonial. Une expérience de six années nous fournit un critérium infaillible à cet égard. Il y a six ans, M. Blair crut qu'il lui serait possible de faire pareille exploitation. Il l'a mainte et mainte fois répété. Il comprit plus tard son erreur.

Au sujet de la dépêche adressée par M. Blair à M. Jarvis, le même journal dit :

En présence de ces faits, la réponse adressée à M. Blair par M. Jarvis ne tient pas debout. M. Blair et M. Jarvis sont virtuellement du même avis. Il y a une semaine, le chef d'exploitation du Grand-Tronc affirmait que sa compagnie serait disposée à transférer au chemin de fer Intercolonial tous les transports d'hiver que ce chemin de fer pourrait effectuer ; sinon, qu'il faudrait pousser la construction du réseau jusqu'au littoral. Voici la dépêche que M. Blair adresse à M. Jarvis :

A mon avis, si le gouvernement accorde son concours financier à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, force sera bien à cette compagnie, soit de conclure une convention relative au trafic, s'engageant à transférer à l'Intercolonial, à Québec même, ses transports d'hiver à destination du littoral, soit de construire une ligne d'entier parcours jusqu'à un port maritime. J'ai tenté l'impossible pour faire aboutir ce projet.

Voici à mon avis, la partie la plus étonnante de cet article de rédaction :

Le ministre l'a sans doute remarqué, les vœux et le dépêches qu'on lui a adressés ne comportent point de pareille alternative.

Dans leur pensée, il n'y avait pas de proposition alternative ; la construction de cette ligne directe vers les provinces maritimes n'était nullement subordonnée aux conventions plus ou moins satisfaisantes conclues avec l'administration de l'Intercolonial ; mais elle devait se faire, en dépit même de ce que l'administration de l'Intercolonial pourrait faire.

Les populations des provinces maritimes, et à notre avis, le peuple canadien n'entendent point faire de compromis au sujet d'une convention relative aux transports intervenue avec l'administration d'une voie ferrée qui est dans l'impossibilité d'effectuer ses transports d'une façon lucrative. Ces populations n'émettent qu'un seul et unique vœu ; c'est que le Grand-Tronc lui-même doit être prolongé jusqu'à un port d'hiver canadien ; voilà le sens du message de M. Jarvis et de la Chambre de commerce de Saint-Jean. Voilà les vœux exprimés par le conseil de la ville de Saint-Jean et par le conseil municipal du comté de Saint-Jean, par la législature du Nouveau-Brunswick et par toutes les autres associations qui ont fait des déclarations à cet égard.

Ces citations empruntées du "Sun", me suggèrent quelques réflexions sur l'attitude de M. Blair à cet égard ; et la Chambre me pardonnera, si je développe brièvement ce sujet. Il convient de signaler ici la nature de l'avis émis par M. Blair et présenté à ses collègues sur cette question. J'ai cité son message à la Chambre du Commerce de Saint-Jean et à M. Jarvis. J'ai dit l'attitude qu'il a prise, en séance du comité des chemins de fer. J'arrive maintenant à ce célèbre document confidentiel qui doit sa célébrité au fait qu'il a été dérobé à son auteur et jeté au milieu du débat par le chef de l'opposition qui l'a ainsi livré au grand jour de la publicité. Ce document nous manifeste la pensée de M. Blair et son idéal politique en matière de chemins de fer. A la dernière page de son mémoire, en date du 10 décembre 1903, M. Blair dit :

De l'avis du soussigné, voici l'idéal politique que le gouvernement devrait réaliser, dès qu'il jugera utile de délibérer la question de l'établissement d'un troisième réseau transcontinental ; il devra, au préalable, s'assurer que ce réseau sera entièrement canadien. Le gouvernement doit faire en sorte que ce réseau ne favorise pas le transport de nos produits destinés à l'exportation ou celui de nos importations dans une direction sud, par la voie des réseaux de chemins de fer des Etats-Unis, mais bien par la voie des ports du Saint-Laurent au cours de l'été, et par la voie des ports d'Halifax et de Saint-Jean, en hiver. Il faudra utiliser le pont de Québec comme partie de ce réseau, de Québec vers l'ouest, jusqu'au district de la rivière de la Paix, et de là en traversant les montagnes Rocheuses, jusqu'à la côte du Pacifique. En outre, il serait bon que l'Etat refusât son concours financier à toute compagnie de chemin de fer envers laquelle il n'est pas déjà engagé et qu'il proposât au parlement de suspendre l'application de toutes les chartes de chemins de fer couvrant ce territoire.

De l'avis du soussigné, le système qui vient d'être esquissé ralliera les suffrages du peuple canadien ; il sera d'un grand appoint au gouvernement et aux yeux du pays, ce serait une politique hardie et de progrès. Plus que jamais le pays est décidé à assumer les plus graves responsibilités, afin d'assurer son plein développement, et si le gouvernement manque d'initiative, il perdra une précieuse occasion de démontrer qu'il est doué des aptitudes et du courage voulus pour aborder et résoudre ces importants problèmes, de façon à répondre aux merveilleux progrès du Canada.

Les dispositions essentielles de ce que M. Blair appelle son idéal politique ont été incorporées par le gouvernement dans la mesure soumise au parlement. La principale modification apportée à cette mesure se rattache à la section de Québec à Moncton. Je n'entends pas donner de longs développements à cet aspect de la question; car, il y a quelque temps, j'ai déjà exprimé mon avis à cet égard. Si je ne craignais d'abuser de la patience de la Chambre, je lui communiquerais les témoignages des principaux marchands de bois de la province du Nouveau-Brunswick, afin d'établir combien il importe de développer et d'ouvrir à la colonisation les immenses étendues de terres arables et richement boisées qui existent dans cette section du pays. Comme ces témoignages, fort volumineux, sont à la disposition des députés qui désireraient les consulter, je m'abstiendrai de les citer ici. Mais indépendamment de la section de Québec à Moncton, évidemment M. Blair n'a pas soulevé la moindre objection relativement à l'établissement de la partie du réseau s'étendant de Québec à la côte du Pacifique, puisqu'il presse le gouvernement de se mettre à l'œuvre sans retard, en déclarant que si le cabinet hésite, il ne ferait preuve ni d'habilité ni de courage dans la solution de ce grand problème, et il ajoute qu'à son avis l'heure d'agir est arrivée. Il veut que le gouvernement suspende toutes subventions en faveur de tout chemin de fer dont la construction est projetée dans le territoire en question. Voici ce qu'il déclare :

«Plus que jamais le pays est décidé à assumer les plus graves responsibilités, afin d'assurer son plein développement.

Et plus loin, il ajoute :

Et si le gouvernement manque d'initiative, il perdra une précieuse occasion de démontrer qu'il est doué des aptitudes et du courage voulus pour aborder et résoudre ces importants problèmes, de façon à répondre aux merveilleux progrès du pays.

Mais, s'écrie-t-on, l'établissement de ce réseau coûtera des sommes énormes au pays ! A cela je réponds que la construction de tout réseau de chemins de fer est toujours fort dispendieuse ; et si on établit la comparaison entre le coût estimatif de ce réseau et du réseau proposé par le chef de la gauche, il est indubitable que le pays réalisera de sérieuses économies, par suite de l'adoption de la proposition du gouvernement. D'ailleurs, du moment qu'on admet l'urgence de cette entreprise, on admet par là même, comme corollaire, l'idée du coût. J'affirme la chose en m'appuyant sur une autorité que personne ne saurait récuser, celle de M. Blair lui-même :

Plus que jamais le pays est décidé à ne pas reculer devant les plus graves responsabilités, afin d'assurer son plein développement.

Personne, cela va sans dire, ne saurait préciser le coût de construction de ce réseau; mais il est légitime de supposer que le gouvernement pratiquera la plus stricte économie. L'opposition peut-elle affirmer que son projet de chemin de fer transcontinental sera plus économique que celui proposé par le gouvernement ? Puisque tout le monde admet l'urgence absolue et le besoin impérieux de l'établissement d'un nouveau réseau reliant les deux océans, voyons ce qu'il en résultera. D'abord, ce réseau assurera un débouché au volume toujours croissant des produits de l'Ouest; en second lieu, il provoquera la concurrence si nécessaire entre les compagnies de chemins de fer, pour les transports de l'Est vers l'Ouest et réciproquement; en troisième lieu, il ouvrira à la

colonisation de vastes territoires sur tout le parcours de la ligne; en quatrième lieu, il créera une nouvelle source de richesses pour le pays; cinquièmement, il fera disparaître les mécontentements qui menacent de se perpétuer dans l'Ouest, au sujet du problème des transports; en sixième lieu, il attestera, aux yeux du monde entier, l'esprit de progrès du peuple canadien et son excellente situation financière.

Cette dernière déclaration, j'en suis convaincu, est d'une très haute importance pour le pays ; car, nous tenons à ce que le monde reconnaisse que, si notre pays est encore jeune, il est doué de toute la force de la jeunesse. Nous tenons à ce que le monde entier connaisse nos ressources, notre courage et notre esprit de progrès. Je l'affirme sans crainte, cette mesure rallie les suffrages du pays tout entier et elle est très populaire dans l'Ouest, comme dans les provinces maritimes et dans les autres provinces de l'Est. M. l'Orateur, je regrette d'avoir dépassé les limites que je m'étais tracées au début; et en terminant mes observations, je me permettrai de dire que je n'ai en rien modifié l'avis que j'ai émis sur cette question, l'année dernière.

Ce projet répond aux plus chers intérêts du Canada, car tout en étant économique, il réalise la plus grande somme possible de bien pour le pays. A ce point de vue, le projet du gouvernement me paraît encore plus digne d'approbation que je ne le croyais, l'année dernière. Sa réalisation marquera, dans l'histoire du pays, l'inauguration d'une ère de prospérité pleine de promesses. Ce sera le commencement de notre grandeur nationale. Espérons-le, l'avenir réserve à l'auteur de ce projet le bonheur de savoir qu'il aura travaillé avec sagesse pour l'édification de notre nationalité; et si un jour, quelque artiste surgit qui veuille représenter dans un tableau allégorique le chef du cabinet conduisant nos phalanges nationales vers les sommets arrdus de la grandeur nationale, il le montrera sans doute arborant une bannière sur laquelle se lira cette inscription : "Développement et triomphe du Canada" ; tandis qu'au fond de la vallée, on verra se dessiner la silhouette des députés de la gauche s'efforçant en vain de faire échouer ce grand projet national.

M. A. C. BELL (Pictou) : Enfin, le ministre des Chemins de fer a voulu rompre le silence qu'il avait gardé jusqu'ici, et nous dire sa pensée sur cette mesure de souveraine importance, et en cela, il a comblé nos vœux. Il a réussi à pérorer une heure et demie durant, sans rien dire sur le fond de la question en discussion, chose du reste qui m'a passablement étonné ; mais enfin, puisqu'il a accompli cette prouesse, il faut bien croire que la chose est possible. Le ministre nous a fort intéressés, en avouant qu'il professe aujourd'hui précisément la même opinion qu'il a émise l'année dernière sur cette question. Il ne pouvait mieux réussir à nous prouver le désarroi qui règne dans ses idées. Ce soir, il appuie ostensiblement la proposition dont la Chambre est saisie, tandis que, l'année dernière, tant devant cette Chambre que devant le comité, il s'est carrément déclaré partisan de la construction et de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. Quand il nous affirme qu'aujourd'hui il professe absolument les mêmes opinions qu'il a énoncées l'année dernière, force nous est bien de conclure qu'il est complètement désorienté et qu'il n'a pas la moindre conception du sens même de ses paroles. J'emprunte au compte rendu des débats de 1903 l'extrait suivant tiré du discours prononcé par le ministre :

> Ceux qui ont observé l'attitude que j'ai adoptée au sujet du réseau projeté, si toutefois il est quelque député qui m'ait fait cet honneur, savent que, tant devant la Chambre que devant le comité des chemins de fer, j'ai proconisé le prolongement de l'Intercolonial dans l'Ouest, et l'exploitation des chemins de fer par l'Etat.

Le ministre des Chemins de fer nous a dit, ce soir même, que dans la province du Nouveau-Brunswick les marchands de bois s'accordent à déclarer que l'Intercolonial est impuissant à répondre à leurs besoins ; or, il y a quelques mois il s'est servi du langage que voici :

> Le gouvernement étant propriétaire et exploitant du réseau, pourrait récolter les transports de l'Ouest, les diriger jusqu'à Québec et les transférer au chemin de fer Intercolonial même sur un plus long parcours, ce qui assurerait ce trafic à nos ports de l'Ouest, quand bien même cette exploitation se ferait à perte.

Le ministre n'a pas formulé un seul argument militant en faveur du projet du gouvernement, ce qui prouve bien qu'il est dans l'impuissance absolue de comprendre la situation qu'il occupe ; et comme il a passé sous silence tout ce qui se rattache à l'entreprise, force nous est bien de conclure qu'il ne professe aucune opinion sur cette question. Son discours a été fort diffus ; mais comme il nous a surtout parlé de sa propre situation dans la Chambre, il serait superflu de nous attarder à répondre à ses observations, à une heure aussi avancée de la nuit. Les députés de la gauche attendaient avec une vive impatience la harangue du ministre, et maintenant que l'oracle a parlé, ils comprennent parfaitement la sagesse de l'attitude de ceux qui avaient décidé qu'il ne devrait pas prendre part à la discussion. Que le ministre ait adopté cette ligne de conduite de son propre gré, ou qu'elle lui ait été imposée par la sagesse et le tact supérieurs du chef du cabinet, la Chambre en convient volontiers, cette décision était frappée au coin de la sagesse.

Quand le premier ministre a proposé la deuxième délibération du bill, il n'a nullement réussi à faire la lumière sur la question ; mais quoi qu'il en soit, il a jeté plus

de lumière que ne l'a fait le chef du ministère des Chemins de fer. Il est inconcevable qu'on ait confié la direction de cet important ministère à un homme qui peut pérorer deux heures durant, sans dire un seul mot qui puisse influencer un seul député, et l'engager à émettre dans un sens ou dans l'autre son avis sur la question. Pour justifier le silence prolongé qu'il a gardé jusqu'ici, le ministre nous a dit que ses multiples occupations, à titre de chef du ministère, l'avaient empêché de prendre part au débat. Pendant que les députés de la gauche, impatientés, cherchaient à s'expliquer la cause de ce silence obstiné, lui, le ministre des Chemins de fer, impassible, fermait l'oreille aux rumeurs qui s'élevaient des rangs de l'opposition. Il était occupé par les multiples devoirs de sa charge ; et tout en expédiant avec célérité les affaires de son ministère, il recevait, dit-on, jusqu'à quatre délégations, chaque après-midi et je ne saurais dire combien, chaque matin. Il faut croire que cette besogne lui allait à merveille. Quand le premier ministre nous a dit, ces jours derniers, que le silence prolongé de son collègue tenait à la multiplicités de ses occupations, il n'avait peut-être pas bien compris toute l'étendue de ces travaux. Jamais ministre que je sache n'a reçu pareil nombre de délégations, et par un singulier hasard, ces délégations se sont réunies dans la capitale à l'instant même où la Chambre discutait un certain bill de la plus haute importance. Puisque le ministre a si bien expédié les affaires de son bureau au moment même où, en proie à la plus vive anxiété, il devait se demander si le gouvernement réussirait à faire adopter sa mesure par la Chambre, nous sommes en lieu de croire que le ministre est doué de facultés intellectuelles hors de pair et qu'il se couvrira d'une gloire impérissable dans la gestion de son ministère. Il s'est, sans doute, produit une crise violente dans l'administration des chemins de fer. Les prédécesseurs du ministre des Chemins de fer ont dû, comme lui, répondre à des délégations et tout en gérant les affaires de leur ministère, ils ont, de temps à autre, pris une part active aux délibérations de cette Chambre. Je suis loin de croire que, si le ministre des Chemins de fer est forcé de consacrer tous ses instants à la besogne de son ministère, c'est qu'il manque de certaines aptitudes. Je ne voudrais pour rien au monde, établir pareil contraste entre le ministre et son prédécesseur au ministère des Chemins de fer Toutefois, il a eu bien mauvaise grâce d'affirmer que, s'il a jugé utile de s'absenter de la Chambre, c'est qu'il a voulu s'épargner l'ennui de prêter l'oreille aux arguments cent fois ressassés par l'opposition. En cherchant ainsi à s'épargner cet ennui, il a fait preuve sans doute de beaucoup de sensibilité ; mais il a quelque peu manqué de délicatesse en laissant toujours le premier ministre et ses collègues sur le brèche, et seuls à subir l'ennui de ces arguments mille et une fois ressassés par les députés de la gauche. Qu'on pense ce qu'on voudra des aptitudes du ministre actuel des Chemins de fer, il faut bien avouer qu'il ne pêche pas par excès de dévouement à l'endroit de son chef. Le premier ministre préférerait sans doute jouir quelquefois d'un repos bien mérité, si son collègue voulait bien lui épargner, de temps à autre, ces ennuis, en prenant sa juste part des tracasseries que l'opposition est toujours prête à infliger au gouvernement. Je ne veux pas manquer aux égards dûs au ministre des Chemins de fer ; mais il faut bien l'avouer, il n'a pas réussi, au cours de sa harangue, à jeter beaucoup de lumière sur la question ; il n'a rien dit qui puisse nous autoriser à répondre longuement aux observations qu'il a formulées. Dans la première partie de son discours, parlant de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) qui est censé s'être prononcé contre le régime des chemins de fer d'Etat, le ministre nous l'a dépeint dans une attitude les plus disgracieuses ; il le représente tombant la tête la première et les pieds en l'air. A cet égard, il existe un contraste frappant entre l'ex-ministre et le ministre actuel des Chemins de fer. Il est possible que l'ex-ministre soit tombé sur la tête ; mais personne ne saurait nier que le ministre actuel n'ait admirablement réussi à tomber sur les pieds.

Qu'il veuille bien accepter nos félicitations sur le succès qui a couronné ses efforts, en obtenant un ministère dont il est disposé à exercer les fonctions avec un tel souci de son propre bien-être et de son confort. Par conséquent, on me pardonnera si, à cette heure avancée de la nuit et à cette phase du débat, je n'entre pas dans une critique approfondie des arguments qu'il a formulés, ce soir. Il est entré dans de longs développements sur une foule de questions tout à fait étrangères au débat. Il a mis un certain plaisir à nous parler de l'élection de Saint-Jean et il y trouve une consolation dont il a grandement besoin. En discutant toutes ces questions il n'a pas réussi à faire la lumière sur la question débattue, ni à nous aider à nous former une opinion.

Je préfère donc consacrer quelques instants à l'analyse du discours prononcé par le ministre des Finances. Voilà, en réalité, une situation des plus insolites. Le ministre des Finances n'est pas précisément un désœuvré ; il a une forte besogne sur les bras, et cependant c'est à lui que le gouvernement s'adresse quand il s'agit de trouver un défenseur de son système. Il s'est montré raisonneur captieux, et s'est lancé dans les récriminations. L'opposition a le don de l'énerver ; ses critiques lui déplaisent. Il y a peu de ministres du reste, qui goûtent les censures de l'opposition, ce qui est bien fâcheux sans doute, mais force nous est bien de nous résigner à déplaire à ces messieurs, et de critiquer cette mesure à notre gré. Il nous est pénible de froisser les justes susceptibilités du ministre des Chemins de fer, mais le devoir avant tout ; voilà notre devise.

Le ministre des Finances, au début de son discours, a dirigé une brillante attaque contre l'opposition, parce que l'année dernière les députés de la gauche n'ont pas voulu se laisser convaincre de l'urgence de ce projet ; mais ajoute-t-il, cette année, ils déploient un zèle admirable en faveur de ce projet qui est maintenant, à leurs yeux, une œuvre de première urgence. Le ministre des Finances réussira difficilement à établir l'exactitude de cette affirmation ; car, on trouverait à peine un seul député de la gauche qui ait jamais soutenu que la construction des chemins de fer n'est pas d'urgence au pays. Toutefois, il est un député qui s'est prononcé dans ce sens et ce député détenait alors un portefeuille fort important : c'est l'honorable M. Blair. Après avoir critiqué le discours du premier ministre, il ajoute :

Il nous a donné à entendre que ce projet a été élaboré dans le but d'assurer aux populations de l'Est et de l'Ouest la route la plus directe et la plus économique pour leurs transports ; et le premier ministre, en même temps, a ajouté avec un légitime sentiment d'orgueil que ce réseau doit constituer un grand réseau national entièrement canadien ; si le parlement était saisi d'un projet si bien défini et si bien élaboré sous tous ses aspects, qu'il fût possible en l'étudiant d'arriver à la légitime conclusion que les plus chers intérêts du pays demandent d'urgence la réalisation de ce projet, alors il y aurait lieu de féliciter le gouvernement de s'être lancé dans pareille entreprise, et ce projet soulèverait infailliblement le plus vif enthousiasme parmi toutes les classes de la population, sans distinction des partis politiques.

Il ressort de cette citation qu'il s'est trouvé un député pour ne pas partager absolument l'avis du premier ministre au sujet de l'urgence de cette entreprise. Ces paroles, toutefois, ne sont pas sorties de la bouche d'un député de l'opposition, mais c'est à l'ex-ministre des Chemins de fer qu'en revient la paternité. Ainsi, l'accusation portée par le ministre des Finances contre les députés de l'opposition, quand il affime qu'ils ont nié l'urgence du développement des voies ferrées du pays, retombe avec encore plus de force contre les partisans du gouvernement eux-mêmes. Quelques jours avant la présentation de cette mesure, l'ex-ministre des chemins de fer (M. Blair) a déclaré que cette entreprise n'était nullement d'urgence, et nombre de ses collègues du jour se sont rangés à son avis. L'ex-ministre des Chemins de fer, au cours de ses observations sur la même question l'année dernière a cité les paroles prononcées par le premier ministre, et que voici :

A la première de ces objections, à ceux qui trouvent à redire à la construction immédiate de ce réseau et qui sont d'avis qu'il faudrait attendre et temporiser, qu'il faudrait s'arrêter, réfléchir, étudier et méditer, je me contenterai de répondre que ce n'est pas le moment de délibérer, mais d'agir. Voici le flot qui nous apporte la fortune.

Le premier ministre n'a, sans doute, pas oublié ces paroles.

Sir WILFRID LAURIER : Je les ai lues quelque part.

M. BELL : M. Blair ajoute :

Je ne vois pas qu'il y ait lieu d'invoquer l'aide du ciel contre la possibilité même d'un léger délai en pareille matière. Je ne m'explique pas en quoi les intérêts du pays seraient lésés si, dans les démarches que nous faisons, nous usions de temporisation, pour bien nous orienter vers le but visé, pour bien définir les responsabilités que nous voulons assumer, et mieux étudier le milieu et les conditions où nous exercerons notre initiative. Pourquoi le premier ministre affirme-t-il d'un pareil ton qu'il ne faut pas même délibérer un seul instant, une seule minute ?

Je pourrais puiser largement dans le discours de l'ex-ministre des chemins de fer, mais je me contenterai d'une seule citation :

J'ai quelque peu étudié la question, et je ne saurais dire dans quel délai ou à quelle époque future le besoin et l'urgence de l'établissement d'un semblable réseau se feront sentir dans l'Ouest ; mais j'affirme que ni pour le moment, ni dans un avenir rapproché, le besoin d'un tel projet de voie ferrée ne saurait se faire sentir.

Ainsi, en affirmant que l'opposition a changé d'avis sur cette question et qu'après avoir affirmé que la construction de ce réseau n'était pas d'urgence, elle prétend aujourd'hui qu'elle est de première urgence, le ministre des Finances fait une affirmation tout à fait gratuite. Ce ne sont pas les députés de la gauche qui ont exprimé cet avis, mais c'est l'ex-ministre des Chemins de fer lui-même qui l'a formulé et énergiquement défendu, en déclarant que, plutôt que de coopérer avec son chef à l'exécution de ces travaux, il préférait remettre son portefeuille et passer virtuellement dans les rangs de l'opposition, relativement à cette mesure. Le discours du ministre des Finances, j'en conviens, est un plaidoyer fort habile, au point de vue où il s'est placé; mais ce plaidoyer est entaché d'un vice radical; c'est que du commencement à la fin de sa harangue, le ministre n'a pas répondu à un seul argument, à une seule objection formulés par les députés de la gauche. Il a laissé de côté toutes ces objections et s'est appliqué à prouver certaines choses que personne ne révoque en doute et à démolir des arguments que personne n'a formulés. Il a passé sous silence toutes les objections les plus formidables que nous avons fait valoir contre cette entreprise. A l'encontre de ceux qui affirment que le contrat oblige la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à diriger ses transports vers les ports canadiens, nous prétendons qu'il n'existe aucune garantie à cet égard. Quelle réponse le ministre des Finances apporte-t-il à cette objection ? Il s'est contenté de lire les articles du contrat intervenu, non pas avec la Compagnie du Grand Tronc, mais avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et ces articles, affirme-t-il, sont non seulement mieux définis que la proposition soumise par la gauche, mais ils obligent la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à remplir toutes les stipulations du contrat. C'est là

tout simplement une pétition de principe. De l'avis de l'opposition, le gouvernement a passé un contrat avec une compagnie fictive et chimérique pour ainsi dire, une compagnie décorée du nom de Grand-Tronc-Pacifique réellement destinée à s'interposer entre le gouvernement et la Compagnie du Grand Tronc, de façon à empêcher cette dernière d'assumer aucune responsabilité. Quelle est la réponse du ministre des Finances sur ce point ? Il a passé la chose sous silence. A son avis, le traité intervenu avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique donne toutes les garanties voulues; mais ce que nous soutenons, c'est que la Compagnie du Grand Tronc est réellement la partie contractante qui devrait s'obliger à exécuter l'entreprise. Le ministre se livre aussi aux commentaires les plus fantaisistes sur le compte rendu de l'assemblée des actionnaires du Grand Tronc. Il discute l'argument formulé par M. Allen qui, dit-il, était parfaitement au courant des objections formulées contre l'entreprise, au point de vue de la Compagnie du Grand Tronc, et il prétend que M. Allen était bien renseigné sur toutes les stipulations et les avantages du contrat amendé. Parce que la communication de M. Allen a été présentée à l'assemblée des actionnaires, à l'époque même où le traité a été modifié et soumis aux actionnaires, le ministre prétend que M. Allen était au courant de tous les faits et que les actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc étaient renseignés sur tous les avantages découlant des modifications du contrat.

Il a passé sous silence et en réalité il a refusé de lire le compte rendu dans lequel le président de la Compagnie du Grand Tronc déclare que les paroles de M. Allen sont inexplicables, et que si ce dernier s'est prononcé dans ce sens, c'est qu'il n'était pas au courant des modifications apportées au contrat. Ainsi, le ministre des Finances, au cours de son plaidoyer s'est contenté de fendre les cheveux en quatre, et, en dernière analyse, il n'a pas apporté un seul argument militant en faveur de ce projet que le gouvernement demande au pays d'approuver. Dans sa péroraison, à l'instar du ministre des Chemins de fer (M. Emmerson) le ministre des Finances affirme que le pays demande à grands cris la construction de ce réseau; que tous les citoyens de la Colombie Anglaise, d'Ontario, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, sont partisans de cette mesure.

M. CLARKE : Les enfants mêmes la demandent à grands cris.

M. BELL : C'est ce que ces messieurs voudraient nous faire croire. Il leur est impossible de formuler un seul argument en faveur de ce bill. Le premier ministre met cette affirmation dans la bouche de ses collègues, afin de remonter le courage de ses partisans et c'est là, sans doute, une excellente tactique. Le meilleur moyen de se remonter le moral, quand on peut, consiste, dit-on, à siffler un air quelconque, et c'est précisément ce que font ces messieurs, pour se remettre du cœur au ventre. Evidemment, ils sont atterrés, épouvantés de l'impasse où ils sont acculés. Il est un enseignement qui se dégage clairement de l'analyse attentive du discours du ministre des Finances : C'est que le régime des chemins de fer d'Etat est le cauchemar du chef du cabinet et de son collègue. Comment le ministre des Finances résout-il ce problème ? Au début de sa harangue, il déclare carrément qu'il veut engager le débat avec le chef de l'opposition ; que le gouvernement prouvera au pays, en réponse aux arguments formulée par le chef de l'opposition, que la construction et l'exploitation des chemins de fer par l'Etat n'est pas le régime qui convient au Canada, et il mettra l'opposition au défi de prouver sa thèse. Puis il se met en frais d'argumenter contre le régime des chemins de fer d'Etat. Dans ce but, il cite l'avis exprimé par feu sir John A. Macdonald, ainsi que l'opinion de l'ex-leader du parti conservateur, sir Charles Tupper, qui se sont prononcés contre ce régime ; et, sans doute, il pense nous avoir convaincus que, puisque ces hommes d'Etat se sont déclarés hostiles à cette proposition, il faut refuser notre appui à un système qu'ils ont condamné. Sans doute, les députés de la gauche tiennent en haute estime les avis émis par ces grands hommes d'Etat qui, par le passé, ont dirigé le parti avec tant de succès, tant de gloire pour eux-mêmes et pour le plus grand bien du pays ; mais ces chefs éminents sont disparus de la scène politique. Nous sommes appelés aujourd'hui à débattre des questions d'actualité. Le passé politique de ces chefs mérite le plus grand respect, et les avis qu'ils ont émis seront toujours d'un grand poids aux yeux du parti ; mais à l'époque actuelle, on en conviendra, force nous est bien d'adopter l'attitude que le leader de la Chambre (sir Wilfrid Laurier) a lui-même jugé utile d'adopter. L'heure est venue d'agir et de prendre une initiative. Il nous est impossible de temporiser d'avantage ; nous ne saurions adopter une politique rétrograde et accepter les avis émis à bon endroit peut-être, il y a vingt ans passés, par des hommes d'Etat fort versés dans ces questions, mais qui, en formulant ces avis, ont dû tenir compte du milieu et de toutes les circonstances concomitantes. Force nous est bien d'envisager la situation qui nous est faite, et nous aurions été bien aises d'entendre le ministre des Finances formuler quelques solides arguments à l'encontre du régime des chemins de fer d'Etat. Quel argument le ministre des Finances a-t-il apportés à l'appui de l'avis émis par ces grands hommes d'Etat ? Dans sa péroraison, il nous a dit que l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Haggart) s'étant, un jour, prononcé contre la construction et l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, le chef

de l'opposition est tenu de se ranger à l'avis de l'expert de son parti en matière de chemins de fer et de repousser le régime des chemins de fer d'Etat. Eh bien ! si cette règle est légitime, elle doit s'appliquer à la droite comme à la gauche.

J'appelle l'attention du premier ministre sur ces paroles du ministre des Finances et je lui signale l'importance de suivre l'avis de son expert en pareille matière, le ministre des Chemins de fer (M. Emmerson) qui s'est déjà déclaré carrément partisan du régime des chemins de fer d'Etat. Que le premier ministre abandonne donc le projet de loi qu'il nous a soumis et qu'il adopte l'amendement proposé par le chef de l'opposition. Si le chef de l'opposition d'après la règle établie par le ministre des Finances, doit se laisser guider par son expert en matière de chemins de fer et décider ainsi ces questions, le chef du gouvernement, en vertu de la même règle, est tenu de suivre l'avis de son propre expert, l'homme de son choix, celui-là même à qui il a confié le portefeuille des chemins de fer, et cela sans doute, parce qu'il l'a jugé apte à remplir ce poste. Je ne sache point que le ministre des Finances, au cours de sa longue harangue, ait formulé quelque argument valable sur aucune autre question. Il a abordé la question des chemins de fer d'Etat, nous annonçant développer toute une argumentation à cet égard; puis il s'est contenté de nous citer, en guise d'arguments, les avis émis par sir John Macdonald et l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) et voilà à quoi s'est résumé tout son plaidoyer.

Cependant il ne s'est pas arrêté là. Il a poursuivi sa harangue et nous a offert quelques considérations sur le coût du réseau en discussion. Le chef de l'opposition nous avait dit que la construction de la partie orientale du réseau coûterait $40,000 le mille : le ministre des Finances a trouvé matière à censure ici et a révoqué en doute l'exactitude de la statistique établie par le chef de l'opposition. Il affirme que cette statistique ne repose sur aucune base autorisée. Cependant, le chef de l'opposition s'est appuyé sur les meilleures autorités possibles : il nous a cité les études faites sous la direction de sir Sandford Fleming pour l'établissement du tracé d'un chemin de fer traversant le pays même que doit traverser le réseau en question. D'après l'estimation de sir Sandford Fleming, le coût de construction de ce chemin de fer serait de $40,000 à $50,000 le mille. Ces chiffres figurent dans " cette masse de renseignements " que le premier ministre a déposés sur le bureau de la Chambre l'année dernière.

L'estimation citée par le chef de l'opposition n'est donc pas fantaisiste, puisqu'elle repose sur la plus haute autorité possible, celle de l'ingénieur de l'Etat qui a dirigé les études et les levers de plans dans ce pays-là même. En outre, cette estimation est confirmée par les travaux exécutés sur l'Intercolonial. Le ministre des Finances qui cumule aussi les fonctions de ministre des Chemins de fer, a dit sur quelle autorité il s'appuie pour affirmer que le coût de la construction du chemin de fer de Québec à Moncton et de Québec à Winnipeg oscillerait entre $25,000 et $29,000 le mille. Cette estimation repose sur les renseignements que lui a fournis le sous-ministre des Chemins de fer qui prétend que le coût d'un chemin de fer de pentes et de courbes égales à celles de l'Intercolonial, s'élèvera à $25,000 ou à $28,000 par mille. Le chemin de fer que ces messieurs se proposent de construire et dont il est question dans la harangue du ministre des Finances ne saurait être assimilé à l'Intercolonial, relativement aux pentes et aux courbes. Au dire du député de Norfolk-nord (M. Charlton) qui, au cours de la session dernière, a joué le rôle d'expert du gouvernement en matière de chemins de fer, ce réseau doit être d'un type si supérieur à celui de l'Intercolonial qu'à son avis, nul homme compétent en pareille matière ne saurait en porter le coût à un chiffre inférieur à $50,000 le mille. En affirmant que la construction de ce réseau serait bien moins dispendieuse, et en citant l'autorité du sous-ministre qui affirme que le coût de construction d'un chemin de fer d'un type bien inférieur oscillerait entre $25,000 et $28,000 le mille, le ministre des Finances confirme virtuellement et justifie l'estimation établie par le chef de l'opposition, relativement à la construction de ce réseau.

Sans aucun doute, porter à $40,000 le mille le coût de construction de ce réseau, c'est établir une estimation fort modérée. Heureusement, nous sommes en mesure de vérifier l'exactitude des affirmations du ministre des Finances. Que le ministre, en se prononçant sur des questions de chemins de fer puisse commettre quelque erreur, voilà qui est fort excusable ; mais s'il peut être établi qu'en se prononçant en matière de finances, alors qu'il peut utiliser les connaissances et les lumières des fonctionnaires expérimentés attachés à son ministère, il commet quelque erreur et induit la Chambre en erreur, alors nous pourrions à bon droit refuser de souscrire à son avis, et de nous incliner devant son autorié sur les questions de chemins de fer.

Quel est l'argument que le ministre des Finances nous a répété, cette année? L'année dernière, il a établi une estimation assez fantaisiste sur le coût de construction du réseau, estimation que le premier ministre lui a empruntée et qu'il a livrée au grand jour de la publicité. D'après son estimation, le coût de construction de ce grand réseau ne dépasserait guère quatorze ou quinze millions de dollars. Cette estimation est basée sur la puissance productive d'un capital primitif accru de ses intérêts composés accumulés. Il nous a déclaré, à titre de ministre des Finances, que moyennant la somme de $13,-

853,356, il serait possible d'acquitter toutes les obligations entreprises par le gouvernement pour la construction de ce chemin de fer. En réponse à une question que je lui ai posée, il a affirmé qu'en faisant cette estimation, il se basait sur le fait que ce capital réaliserait trois pour cent ; or, d'après le rapport que j'ai sous les yeux, rapport publié par son propre ministère, le montant qu'il réalise actuellement sur les placements du fonds d'amortissement pour la dette publique du Canada, n'est pas de trois, mais de deux pour cent. Ainsi, toute l'argumentation sur laquelle il échafaude sa harangue, quand il veut prouver au peuple canadien que moyennant une dépense de $13,000,000, il serait en mesure d'acquitter une certaine obligation, repose sur la supposition que cette somme réaliserait trois pour cent, tandis qu'il ne réalise lui-même que deux pour cent. Par conséquent, à cet égard, dans la gestion de son propre ministère, il commet une erreur de trente trois et un tiers pour cent. Cette argumentation est parfaitement absurde ; elle tend à inviter nos concitoyens à placer d'avance entre les mains du gouvernement les capitaux voulus pour le payement de la dette du pays ; elle vise à inviter ceux qui tirent du placement de leurs capitaux 5, 6, 7 pour cent, à les prêter au gouvernement qui n'en retirerait que deux pour cent. Au cours de son interminable harangue, le ministre des Finances a eu bien soin d'éluder toute les difficultés. Il a cherché à atténuer l'importance des observations formulées par les députés de la gauche et il a terminé son discours par un déploiement d'éloquence et des phrases grandiloquentes qui semblent empruntées au discours prononcé par son chef en présentant cette mesure, l'année dernière. A son avis, cette mesure tend à consolider notre édifice national, à accroître le chiffre de notre population, à donner un nouvel essor à la prospérité du pays. Sans s'occuper des observations soulevées par les députés de la gauche, le ministre des Finances et le premier ministre affirment de concert leur infaillibilité, demandant au peuple de prêter son appui à la mesure en discussion et cela sans mûre délibération. C'est en vain que le chef de l'opposition et le député d'Hamilton (M. Barker) se sont livrés à une critique circonstanciée et minutieuse de cette mesure ; c'est en vain qu'ils ont apporté au développement de la question toutes les ressources de leur esprit et toute l'attention possible ; le ministre des Finances n'affiche que le plus profond mépris pour leurs arguments. A ses yeux, toute critique en pareille matière est déplacée et il s'est même donné la peine d'administrer à son chef une assez sévère semonce au sujet des amendements qu'il a proposés au bill du chemin de fer Canadien du Pacifique en 1881.

Ce débat touche à sa fin et nous ne sommes guère plus avancés que nous ne l'étions, lorsque le premier ministre saisit la Chambre de sa mesure, l'année dernière. Il s'est alors longuement étendu sur la grandeur de cette entreprise dont la paternité lui revient ; et à son avis elle s'impose à l'approbation du pays. Tous les arguments formulés par les députés de la gauche sont demeurés sans réponse ; et ce soir, à la conclusion de ce débat, le ministre des Finances demande, de sang froid, aux citoyens de ce pays d'approuver ce projet à l'aveugle, de fermer l'oreille à tous nos arguments qui, à son avis, sont trop minutieux, et de ne songer qu'à la grandeur du projet lui-même. Au dire du ministre des Finances, le projet en discussion surpasse en grandeur le projet primitif du chemin de fer Canadien du Pacifique, puisqu'il ne s'agissait pas alors d'un chemin de fer transcontinental ; car, en effet, il partait du milieu du continent, et s'étendait jusqu'à l'océan Pacifique.

Il s'agit donc aujourd'hui d'un projet bien plus grandiose et bien plus vaste et en pareilles circonstances, au dire de ces messieurs, il faut dédaigner tous ces arguments captieux, toutes ces objections puériles soulevées par l'opposition ; il ne faut envisager la question que sous ses aspects les plus vastes ; il faut songer que le pays marche dans la voie du progrès par grandes enjambées et rapidement ; il faut tenir compte du progrès de la richesse publique démontrée par le fait que nous avons aujourd'hui dans les banques d'épargnes des centaines de millions de dollars en dépôt, au lieu de $60,000,000 ou $70,000,000 comme jadis ; il faut se rappeler que notre commerce s'est également accru et que nous sommes de force à porter nos fardeaux : voilà, en dernière analyse, à quoi se résume l'argumentation du ministre.

Sans doute, personne ne songe à le nier, le pays est aujourd'hui en mesure de supporter de bien plus lourdes charges qu'il ne le pouvait jadis. Ne l'oublions pas, cependant, nous ne saurions souscrire à la proposition de ceux qui prétendent que les obligations dont le pays sera grevé par cette mesure ne dépasseront pas le chiffre de $13,000,000. Cette entreprise grève le pays d'une dette additionnelle de $150,000,000 à $175,000,000. Le chiffre de notre dette actuelle est de $270,000,000. Le gouvernement, d'un seul coup, ajoute à cette dette $170,000,000, et ainsi au bout de huit ans ou de cinq ans si le réseau est parachevé dans ce délai, notre dette de $270,000,000 qu'elle est, atteindra le chiffre de $440,000,000. Nous avons prêté notre crédit à des obligations jusqu'à concurrence de $440,000,000 et indubitablement, le crédit du pays en souffrira. Et cependant, le ministre des Finances veut nous faire croire que le fardeau financier dont le pays sera grevé par cette mesure se résumera à une dette de $13,000,000. Il ne faut pas l'oublier, le gouvernement, ici, escompte l'avenir. Depuis l'inauguration de la confédération, notre dette s'est annuellement gonflée de $6,000,000. Au cours des cinq prochaines années, si ce réseau est parachevé dans ce délai, notre dette publique se gonflera de $34,000,000 par année; et en pareilles circonstances, il faut bien l'avouer, le chef du cabinet a saisi

l'occasion d'utiliser et d'engager d'avance les ressources qui devraient se trouver à la disposition des cabinets qui présideront aux affaires du pays, au cours des quinze ou vingt années à venir, afin de résoudre les problèmes qui se présenteront et de répondre aux besoins les plus pressants du pays. La chose ne saurait faire doute. Il surgira, à l'avenir, d'autres projets de chemins de fer et de canaux. Actuellement la Chambre est saisie de projets de loi en obtention de nombre de travaux publics forts dispendieux. On demande à grands cris l'établissement d'un chemin de fer vers le Yukon. Le prolongement et l'approfondissement de notre réseau de canaux, voilà une autre question de première urgence. On fait valoir de puissants arguments en faveur de l'approfondissement du canal Welland jusqu'à vingt pieds. L'opinion publique demande aussi qu'on fasse enquête sur la praticabilité du canal de la baie Georgienne. Le premier ministre lance ce projet et utilise les pouvoirs d'emprunt du pays qu'on devrait laisser à la disposition des gouvernements qui se succéderont à l'avenir, mais ce n'est pas la seule objection qui milite contre ce projet, car il empêchera pendant une période de cinquante ans le gouvernement de nationaliser les chemins de fer. Dans tous les pays qui marchent à la tête du progrès, à l'exception de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis, on s'achemine rapidement vers le régime des chemins de fer d'Etat. Ainsi, l'enseignement qui se dégage de l'attitude non seulement de nos colonies-sœurs, mais des autres nations modernes, c'est qu'il faut viser à nous acheminer vers le régime des chemins de fer d'état. D'autre part, voilà que le premier ministre et son cabinet profitent de la situation pour aggraver les difficultés qui s'opposent à la solution de ce problème ; car, le gouvernement engage le crédit du Canada jusqu'à concurrence de $150,000,000 ou $175,000,000 pour la construction d'un réseau qu'ils se proposent de transférer à la Compagnie du Grand Tronc qui ne participe à l'entreprise que dans la mesure d'un dixième du coût global des travaux. La participation de la Compagnie du Grand Tronc à cette entreprise forme l'aspect le plus embarrassant de la question. Dès le début, le chef du cabinet a voulu confier l'entreprise à la Compagnie du Grand Tronc ; puis il a tenu à ce que la compagnie participât, à tous risques, à ce projet. Qu'est-ce que la compagnie du Grand Tronc peut bien faire pour le pays ? On le sait, le premier ministre a une réponse toute prête, quand on lui fait observer que l'exploitation de la division orientale de ce réseau ne sera peut-être pas lucrative: "Le gouvernement n'est pas responsable, s'écrie-t-il ; la Compagnie du Grand Tronc nous débarrasse de ce fardeau ; elle nous met à l'abri de tout risque et de toute perte, en ce qui concerne la partie orientale du réseau."

Cette réponse pourrait calmer les inquiétudes du pays, s'il était possible de prouver que la Compagnie du Grand Tronc ait jamais supporté quelque fardeau ou couru quelque risque. Faisons brièvement l'historique de la Compagnie du Grand Tronc. Elle a déjà reçu $15,000,000 du peuple canadien, sans avoir jamais acquitté un seul dollar ni du principal ni de l'intérêt. Cette compagnie ne gagne que $800 le mille, et il existera une dette de $1,200 le mille pour la partie orientale de ce réseau, si le coût de construction atteint le chiffre de $40,000 le mille. Le chef du cabinet affirme que le peuple canadien n'assume aucune responsabilité, puisque la Compagnie du Grand Tronc doit se charger de toute responsabilité et nous décharger de ce fardeau. Comment la Compagnie du Grand Tronc peut-elle soutenir la comparaison avec le pays au point de vue de la situation financière ? Qu'il surgisse quelque embarras et que la Compagnie du Grand Tronc soit dans l'impuissance de faire honneur à ses obligations, et alors elle tombera en déchéance, elle déclinera toute responsabilité et le fardeau retombera sur le gouvernement. Quel est l'enseignement qui se dégage des faits qui se sont déroulés l'année dernière ? La session dernière, le premier ministre a soumis à la Chambre un traité qu'il était impossible de modifier, prétendait-il, ce traité étant intervenu entre le gouvernement et la Compagnie, et le gouvernement étant tenu de l'exécuter. Oui, s'écriait-on, il est impossible de toucher à ce traité. Les amendements les plus nécessaires et les plus légitimes ont été repoussés, et cela parce qu'on avait incorporé dans cette proposition un traité. Voilà pourquoi on a fait la sourde oreille aux arguments les plus puissants formulés en faveur de l'adoption de ces amendements. Ce bill ayant été adopté par le parlement qu'en est-il résulté ? La compagnie, après s'être engagée à déposer un cautionnement de cinq millions de dollars, n'a pas jugé à propos de tenir sa parole. Elle a tout simplement préféré encourir la déchéance. La conséquence c'est que le gouvernement, acculé au pied du mur, se vit forcé de consentir toutes les concessions exigées par la compagnie. La chose ne saurait faire doute. On en trouve la preuve dans le discours prononcé par le premier ministre, cette année, en présentant les amendements en question, ainsi que dans la partie de la harangue prononcée ce soir par le ministre des Finances, et se rattachant à ces amendements. Dans leurs observations au sujet de ces amendements, ces messieurs se sont contentés d'en lire le texte, d'en exposer le sens, et de nous dire les mobiles auxquels ils ont obéi, en faisant toutes ces concessions. La compagnie s'est montrée de facile composition ; elle s'est d'abord contentée de demander un pouce de terrain, puis elle en a pris deux, et finalement elle a accaparé le terrain tout entier.

S'il faut en juger d'après les déclarations du chef du cabinet et du ministre des Finances, le gouvernement était dans une situation désespérée, réduit à l'impuissance. Ces messieurs tenaient à l'exécution

de leur projet, et le succès du projet était intimement lié à la participation de la Compagnie du Grand Tronc. Les autorités du Grand Tronc dirent au gouvernement : il nous est impossible de tenir nos engagements; le marché monétaire est dans le marasme; nous ne saurions déposer notre cautionnement. Et le gouvernement d'opiner du bonnet et de capituler. Il y a tout lieu de croire qu'il capitulera de nouveau, avant que l'année soit écoulée. Du moment que la compagnie comprend que, pour obtenir des concessions, il lui suffit de dégager sa parole et de refuser de marcher de l'avant, elle ne manquera pas de profiter de l'expérience. Cependant, au lieu de se ranger à l'avis ouvert par le chef de l'opposition demandant que l'Etat qui verse les neuf dixièmes du coût de l'entreprise se charge de la construction et de l'exploitation du réseau, et le premier ministre semble décidé à se cramponner, à tous risques, à la compagnie. Un assez curieux incident, qui s'est déroulé hier soir, montre parfaitement la singulière maîtrise que la compagnie exerce sur le gouvernement.

Chose presque inouïe dans les annales du parlementarisme britannique, voici un ministre des Finances qui laisse s'écouler des semaines et des mois avant de communiquer à la Chambre en train de discuter cette mesure, un état autorisé de la situation financière de cette entreprise et du coût de construction de ce réseau ; puis, à la onzième heure et la cinquante-neuvième minute, alors qu'il est impossible de vérifier l'exactitude de ses chiffres, nous donne des renseignements qu'il aurait fallu nous communiquer le jour même de la présentation de ce projet de loi. En outre, au ministre des Finances revient l'honneur d'avoir fait connaître à la Chambre, ce soir même, la demande adressée au gouvernement par la Compagnie du Grand Tronc, en obtention d'une subvention en faveur de la construction de la partie occidentale du réseau. Le secret nous est enfin révélé : C'est une subvention de $6,400 en espèces et de 5,000 acres de terre par mille, que la compagnie a demandée. Ce n'est pas tout : on l'a déclaré, il a fallu que le gouvernement canadien obtînt l'autorisation de M. Hays pour porter à la connaissance du parlement cette demande adressée au peuple canadien par la Compagnie du Grand Tronc. On ne saurait concevoir situation plus humiliante, tant pour le pays que pour le gouvernement. Qu'on se représente le gouvernement canadien demandant à M. Hays l'autorisation de révéler aux représentants, aux mandataires du peuple souverain une question d'intérêt public ! Voilà qui est inouï dans les annales du parlementarisme britannique.

A un autre point de vue, cependant, je dois l'avouer, la harangue du ministre des Finances m'a causé un vif plaisir. Par le passé, j'ai lié connaissance avec le ministre en Nouvelle-Ecosse.

Sa conduite m'avait quelquefois causé de bien vifs regrets ; mais, ce soir, en voyant l'intensité de son loyalisme et quel bon patriote il est devenu, je me suis senti soulagé de tout ce que j'avais souffert à son occasion et, plus encore, récompensé des bons avis que je n'avais cessé de lui donner. Le ministre des Finances était, il y a quelques années, premier ministre de la Nouvelle-Ecosse et ardent sécessionniste ; il ne pouvait rien penser ni rien dire de bon du Canada ; sa mission en ce monde semblait être de faire sortir sa province de cette horrible Confédération. C'est lui qui disait un jour que l'idée de construire le chemin de fer Canadien du Pacifique avant d'en construire un dans l'Ile du Prince-Edouard était absurde En ce temps-là le ministre des Finances avait pour sa province un attachement si exclusif, l'amour de la patrie canadienne lui était si étranger, la fidélité à nos institutions si indifférente, que j'ai été tout à la fois surpris et charmé de l'entendre ce soir proclamer que bon ou mauvais, le Canada est notre patrie. Je suis heureux qu'avec un tel passé, le ministre des Finances ait pu ce soir presser sur son cœur le pays tout entier, avec ses pins rabougris, ses marécages et ses collines de granit. Jamais événement, dans toute ma carrière politique, ne m'a donné autant de satisfaction ; et j'aime à penser que cette conversion aura de la durée. Elle a été lente à venir ; mais avec de bons exemples et de bons enseignements, mon ami a pu vaincre ses préjugés et se défaire de ses idées sécessionistes. Vous ne sauriez imiginer le plaisir que j'éprouve à l'entendre ainsi parler comme un bon Canadien, admirant tout ce qui touche aux choses du Canada, lorsque surtout je fais réflexion qu'il est le même monsieur qui, il y a quelques années, écrivant pour l'instruction du peuple de la Nouvelle-Ecosse, lui parlait en ces termes :

> En agissant ainsi, vous sortirez victorieux de la lutte engagée ; l'ennemi mordra la poussière, et la Nouvelle-Ecosse, reconquérant sa liberté, entrera de plein pied dans la carrière pleine d'utilité et de succès que la nature lui a spécialement assignée.
>
> Citoyens de la Nouvelle-Ecosse, s'il reste encore au fond de vos âmes une étincelle de ce feu, une parcelle de cet enthousiasme qui jadis faisait battre votre cœur et animait celui de vos ancêtres, ranimez cette ardeur, et que cet enthousiasme éclate de nouveau ; inspirez-vous encore une fois de ces mêmes principes de justice et de liberté, de ces sentiments de patriotisme et d'amour du sol natal ; faites-vous les nobles défenseurs de vos droits les plus chers, de vos privilèges et de vos institutions ; que les torrents de votre indignation se déversent sur ceux qui voudraient vous enchaîner à cette mesure législative, à cette chose monstrueuse, la loi de l'Amérique Britannique du Nord ; qu'on sache et répète aujourd'hui que vous avez épousé la cause de la liberté politique, repoussé le monstre canadien ; bref, que vous vous êtes émancipés, vous et votre province bien-aimée, de l'esclavage, de la servitude de l'union canadienne !

Je ne crois pas avoir jamais, dans tout le cours de mon existence, éprouvé un sentiment de joie et de satisfaction plus profondes

qu'en entendant ce soir l'honorable ministre des Finances employer le langage qui seul convienne à un homme d'Etat canadien. Il n'est plus infecté de cette répugnance que lui causait l'Acte de l'Amérique britannique du Nord ; il ne hait plus ses frères du Canada ; il n'insiste plus pour que l'on construise des chemins de fer sur l'Ile du Prince-Edouard avant d'en construire dans l'ouest : il est tout disposé aujourd'hui à faire passer des voies ferrées à travers les forêts de pins rabougris, les marécages et les collines de granit de l'ouest. Il ne faut pas permettre à l'honorable ministre d'oublier que c'est lui le premier qui a introduit dans cette discussion les marécages et les pins rabougris. Mais je suis porté à croire qu'il a parlé de ces choses bien innocemment, ne sachant pas quel tort cela pouvait causer au bon renom de notre pays. Quoi qu'il en soit, je tiens à repousser une insinuation que l'on a faite : ce n'est pas de ce côté-ci de la Chambre qu'est venue la première mention de pins rabougris et de marécages.

Nous sommes tout prêts à accepter les protestations de loyalisme que nos amis de la droite s'avisent de faire aujourd'hui ; mais nous n'aimons pas certaines tentatives, sans cesse renouvelées, de forcer l'opposition à prendre l'attitude de gens qui déprécient leur pays. Nous ne dénigrons ni ne déprécions la contrée à travers laquelle ce chemin va passer. Il nous suffit de dire que nous n'en connaissons rien, tout en espérant qu'on y trouvera les meilleurs avantages possibles. Quel est, à cet égard, le raisonnement du ministre des Finances ? Il est apparemment bien décidé à s'engouer de tout, bon ou mauvais, parce que c'est la patrie. Mais lorsqu'on en vient à traiter d'affaires commerciales, le sentiment n'est pas la seule chose à considérer. Un pays sagement gouverné n'entreprendrait pas de construire une voie ferrée dans une région improductive simplement parce que—comme le dit le ministre des Finances—c'est la patrie. S'il nous fallait prendre effectivement possession de chaque pouce du territoire, nous aurions à couvrir comme d'un gril tout le nord du pays, et ce n'est pas ce qu'une administration intelligente conseillerait.

Il y a certain point de cette discussion qui a paru intéresser particulièrement le ministre des Finances et qu'il s'est complu à développer: Les provinces maritimes, nous a-t-il dit, souhaitent ardemment ce chemin, et il ne ferait pas bon, pour un homme de ces provinces, de combattre le projet. J'ai peine à croire que, de la part du ministre des Finances, ce soit là parler convenablement à un corps représentatif. Selon moi, c'est plutôt une façon d'envisager la chose à un point de vue provincial. Dans une discussion relative à un chemin de fer qui doit relier les deux océans, il n'y a pas à chercher quelle impression précise en recevront tel ou tel groupe d'électeurs. Si le projet est bon, il peut être nécessaire de l'appuyer, quelle que soit son impopularité dans la circonscription particulière que tel député représente ; s'il est mauvais, ce peut être le devoir d'un homme public de le combattre, au risque d'encourir la disgrâce de plusieurs. Chacun doit décider par lui-même de ce qu'il fera. Il faut nous défaire de ces vues étroites et particularistes, juger la mesure au point de vue de l'intérêt national, et faire connaître sa pensée, toute sa pensée, quoi qu'il en puisse résulter un amoindrissement du prestige de l'opinant dans sa localité. Mais à vrai dire, je ne vois pas ce qui, dans ce projet, peut tant émouvoir les provinces maritimes. Le ministre des Finances a eu bien soin de nous dire qu'il ne savait pas si l'établissement de cette voie ferrée allait assurer le transport des grains jusqu'à la mer. Si donc le ministre des Finances, avec toutes les chances qu'il a de se bien renseigner, n'a pas pu se satisfaire lui-même sur ce point, il doit sûrement nous être permis, à nous membres de l'opposition, d'examiner scrupuleusement la mesure et d'en faire ressortir les imperfections, sans pour cela encourir le déplaisir de nos commettants. Il y a un moyen bien simple, si seulement le gouvernement veut l'adopter, d'amener les grains aux provinces maritimes, sans qu'il soit besoin de construire un chemin de fer. Il n'y a qu'à prendre l'argent que l'on destine au paiement de l'intérêt des sommes à être dépensées sur la division de l'Est et à l'employer en primes attachées au transport de blé de l'Ouest vers l'Est par le Pacifique Canadien, le Grand Tronc ou l'Intercolonial. depuis Montréal, pour détourner au profit de nos ports une grande partie de ce trafic, sans perdre notre temps à attendre la construction d'une voie ferrée. L'hiver dernier, l'Intercolonial transportait les marchandises au taux de neuf centièmes de cent par tonne et par mille.

A ce prix-là, il est très facile de faire conduire à Halifax et à Saint-Jean une grande partie du trafic de l'Ouest, et d'assurer immédiatement à ces villes l'avantage d'être les ports d'hiver par où nos blés s'écouleront. Mais avec le projet qui nous est soumis, si on exige les prix qui, à l'avis de M. Wainwright, le gérant du Grand Tronc, exprimé devant une commission de cete Chambre, sont absolument nécessaires pour que le chemin produise des revenus, n'attendez pas qu'une partie importante du trafic des céréales de l'Ouest aille directement aux ports des provinces maritimes.

A mon sens, on n'a encore rien dit qui pût détruire les arguments de l'opposition. La droite, jusqu'à présent, n'a pas réussi à amoindrir la force d'aucune de nos objections, tant en ce qui touche aux actions ordinaires qu'à la convenance de nous réserver un contrôle plus effectif sur les actes du Grand Tronc et les arrangements à intervenir entre cette compagnie et celle du Grand-Tronc-Pacifique. A l'égard des actions ordinaires, le ministre des Finances a l'air de dire que la concession faite aujourd'hui à la compagnie est bien peu importante ; et pourtant, l'année dernière, il par-

M. BELL.

lait de la disposition interdisant la vente des actions ordinaires à la Compagnie du Grand Tronc comme étant de la plus haute importance.

Quel effet pourra avoir l'acquisition par la Compagnie du Grand Tronc des actions de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique? Le capital-actions de cette dernière est de $45,000,000, savoir, $25,000,000 d'actions ordinaires et $20,000,000 d'actions-priorité. Tant que les $20,000,000 d'actions ordinaires restent entre les mains de la Compagnie du Grand Tronc, c'est elle, à vrai dire, qui constitue la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et qui, jusqu'à un certain point, est responsable des actes de celle-ci. Mais maintenant que le gouvernement autorise la Compagnie du Grand Tronc à disposer de ces actions, nous perdons la garantie que le ministre des Finances faisait valoir l'an dernier. J'aurais voulu que le ministre eût traité plus à fond ce sujet, et nous eût expliqué jusqu'à quel point dans sa pensée il convenait que la Compagnie du Grand Tronc possédât, non seulement les actions ordinaires, mais aussi les actions-priorité, avec le droit de direction qui en dépend. Bien que cette matière n'est pas encore été traitée dans ce débat, il me semble étrange que l'on ait dit si peu de choses sur la manière de disposer des actions-priorité.

J'aurais été bien aise d'entendre de la bouche du ministre ce qu'il pouvait avoir à dire sur ce point particulier ; mais il n'a pas jugé à propos de le faire. Voici donc le Grand Tronc relevé de l'obligation de retenir entre ses mains ces $25,000,000 d'actions et mis à même, en les vendant, de se dégager de toutes les responsabilités qui autrement eussent pu porter sur lui. L'opposition a fort longuement discuté le bill et en a fait voir les graves imperfections. Je regrette beaucoup que le gouvernement n'ait rien pu trouver pour répondre aux objections qui lui ont été présentées par la gauche. Je regrette particulièrement que, dans le cours de cette discussion, on n'ait pas prêté suffisamment attention à une observation fort judicieuse du chef de l'opposition : puisque le gouvernement, a dit celui-ci, contribue à la construction du chemin pour les neuf dixièmes de ce qu'il va coûter, il devrait y ajouter l'autre dixième, garder le chemin pour lui et l'exploiter dans l'intérêt du peuple.

L'amendement de M. R. L. Borden est mis aux voix :

POUR :

Messieurs

Alcorn,
Armstrong,
Avery,
Barker,
Bell,
Bennett,
Birkett,
Blain,
Borden (Halifax),
Brock,
Broder,
Bruce,
Carscallen,
Casgrain,
Clancy,
Clare,
Clarke,
Cochrane,
Culbert,
Daniel,
Donnelly,
Earle,
Ganong,
Gilmour,
Hackett,
Halliday,
Henderson,
Hughes (Victoria),
Ingram,
Johnston (Cardwell),
Kaulbach,
Kemp,
Kidd,
Lancaster,
Lavell,
Lennox,
Léonard,
MacLaren (Perth),
McGowan,
Monk,
Morin,
Northrup,
Osler,
Pope,
Porter,
Pringle,
Puttee,
Richardson,
Robinson (Elgin),
Rosamond,
Sherritt,
Smith (Wentworth),
Sproule,
Taylor,
Thomson (Grey),
Tolton,
Vrooman,
Wilmot,
Wilson.—59.

CONTRE :

Messieurs

Angers,
Archambault,
Bazinet,
Béland,
Blanchet,
Borden (sir Frederick),
Bourassa,
Bourbonnais,
Brodeur,
Brown,
Bruneau,
Bureau,
Calvert,
Campbell,
Carbonneau,
Champagne,
Christie,
Copp,
Costigan,
Cowan,
Delisle,
Demers (Lévis),
Demers (Saint-Jean),
Desjardins,
Douglas,
Fielding,
Fisher,
Fitzpatrick,
Fortier,
Gallery,
Galliher,
Gauvreau,
Geoffrion,
German,
Gervais,
Gibson,
Girard,
Gould,
Guthrie,
Harwood,
Haszard,
Heyd,
Holmes,
Hughes (King, I.P.-E.),
Hyman,
Johnston (Cap-Breton),
Johnston (Lambton),
Lang,
Lapointe,
Law,
LeBlanc,
Lemieux,
Lewis,
Loy,
Mackie,
MacKinnon,
Maclaren (Huntingdon),
Macpherson,
McCarthy,
McEwen,
McCool,
McGugan,
McLennan,
Malouin,
Marcil (Bagot),
Marcil (Bonaventure),
Mayrand,
Meigs,
Mignault,
Monet,
Morrison,
Mulock (sir William),
Murray,
Oliver,
Parmelee,
Paterson,
Power,
Préfontaine,
Riley,
Rivet,
Ross (Ontario),
Ross (Rimouski),
Ross (Victoria, N.-E.),
Ross (Yukon),
Rousseau,
Russell,
Schell,
Scott,
Sifton,
Sinclair,
Smith (Vancouver),
Stephens,
Stewart,
Sutherland (Essex),
Thompson (Haldim'd et Monck),
Tobin,
Tolmie,

Laurier (sir Wilfrid), Laurier (L'Assomption) Lavergne (Dr'm. et Arth.), Lavergne (Montmagny), Tucker, Turcot, Turgeon, Wright.—105.

ABSTENTIONS SIMULTANEES :

Ministériels.	Oppositionnistes.
Dyment,	McCormick,
Wallace,	Tisdale,
Cartwright,	Tupper,
Lovell,	Kendry,
Kendall,	Roche (Marquette),
Wade,	Gourley,
Macdonald,	Ball,
Grant,	Maclean,
Beith,	Calvin,
Roche (Halifax),	Hale,
Harty,	Reid (Grenville),
Logan,	Lefurgey,
McColl,	Ward,
Emmerson,	Fowler,
Sutherland (Oxford),	Haggart,
Dugas,	Tarte,
McIsaac,	Robinson (Northumberland),
Bickerdike,	Roddick,
Ethier,	LaRivière,
Davis,	Boyd,
Talbot,	Seagram,
Proulx,	McIntosh.

L'amendement de M. Borden est rejeté.

L'honorable M. JOHN HAGGART (Lanark-sud) : Avant que la motion principale soit adoptée, je demande la permission de proposer :

Que le bill ne subisse pas maintenant l'épreuve de la troisième lecture, mais qu'il soit renvoyé au comité avec instruction de l'amender en y ajoutant ce qui suit comme article n° :—

Nonobstant toute disposition du présent acte ou de la convention supplémentaire, le gouvernement aura et pourra exercer tous les droits, pouvoirs et recours relatifs à la possession, à la forclusion et à la vente sur défaut de la Compagnie du Pacifique de verser les intérêts sur les obligations garanties par le gouvernement, aussi pleinement et aussi effectivement à toutes fins que de droit que si les sixième, septième et huitième articles de ladite convention supplémentaire ne s'y trouvaient pas, et que les trois articles susdits ne formaient pas partie desdites conventions, ou de quelque traité intervenu entre les parties.

Je n'ai pas l'intention de faire de bien longues observations à l'égard de cet amendement que je propose. Le ministre des Finances s'est étonné l'autre jour de ce que je n'avais pas moi-même appuyé la motion du chef de l'opposition. Rien ne m'aurait été plus agréable que d'appuyer sa proposition ; mais on sait qu'en le faisant je me serais trouvé par le fait empêché de présenter cette résolution dont j'avais saisi la Chambre siégeant en comité général. Le ministre des Finances a dû se convaincre, par mes remarques faites à l'appui de la résolution de mon honorable ami le chef de l'opposition, que je n'aurais pas fait difficulté d'appuyer cette motion. A cette heure avancée de la séance, je m'abstiendrai de rien ajouter aux arguments que j'ai fait valoir devant le comité à l'appui de ma présente résolution. Le gouvernement assume aujourd'hui une responsabilité plus grande qu'il n'avait d'abord l'intention de faire. J'aperçois à son siège le ministre de l'Intérieur (M. Sifton). Je serais curieux de savoir ce qu'il va nous dire de son projet de mettre de côté une certaine quantité de terres au Nord-Ouest, dont la vente permettrait au gouvernement de faire face à partie, sinon à la totalité des dépenses qu'il va faire pour l'exécution de cette entreprise.

L'amaendement de M. Haggart est rejeté sur la même division.

M. SAM. HUGHES (Victoria-nord) : J'ai l'honneur de proposer :

Que le bill ne subisse pas maintenant l'épreuve de la troisième lecture, mais qu'il soit renvoyé au comité général de la Chambre, avec instruction de l'amender en y ajoutant ce qui suit comme article n° :

Nonobstant toute disposition dans la convention intervenue, ou dans cet acte, ou dans cet acte tel qu'amendé, la section de prairie de la division de l'ouest devra être commencée sans délai et complétée dans les quatre années à partir de la date du présent acte, à moins que la compagnie n'en soit empêchée par les causes énumérées dans l'article 10 de la convention originaire tel qu'amendée par le premier article de la convention supplémentaire.

Il est bien peu nécessaire, à cette heure avancée, que je prenne le temps——

M. R. L. BORDEN. M. l'Orateur, il faut absolument qu'il y ait ici un peu plus d'ordre, ou autrement nous prendrons un peu de temps à discuter l'ajournement de la Chambre. Nous sommes convenus de clore ce débat ce soir, et j'ai bien l'intention de tenir aux arrangements pris à cet égard ; mais il nous faut du silence—que cela soit bien compris. La droite a pris beaucoup de temps. Nous ne nous en plaignons pas, bien entendu ; mais nous ne pouvons avancer si ce bruit continue. Nous voulons être aussi brefs que possible ; mais nous avons certaines motions à présenter, et il nous faut du silence pour en délibérer.

Sir WILFRID LAURIER : Je suis tout à fait de l'avis de mon honorable ami (M. Borden). Je demanderai donc aux députés qui siègent de ce côté-ci de la Chambre de bien vouloir un peu plus faire silence.

M. SAM. HUGHES : Il est bien peu utile d'ajouter à ce qui a déjà été dit pour convaincre la Chambre et le pays de l'urgente nécessité de finir au plus tôt la division des prairies. Cette division est la seule qui puisse être d'une utilité immédiate.

Comparativement à la division de l'Est ou à celle des montagnes, la division des prairies sera de construction facile; ceux-là le savent qui connaissent tant soit peu cette région. Il n'y a aucun défrichement à faire jusqu'à ce qu'on ait atteint les défilés des montagnes Rocheuses—quel que soit celui que l'on adopte : celui de la Tête-Jaune, des Pins ou de la rivière de la Paix. Les immigrants y arrivent en nombre et se disséminent dans toute l'étendue de la contrée ; de sorte que tout le Nord-Ouest, j'en suis convaincu, accueillerait avec joie la nouvelle de l'adoption de cet amendement. Je n'essaierai pas plus longtemps de gagner le premier ministre. J'avais espéré au commencement de la session qu'il retirerait ce bill ; mais il ne nous reste plus qu'un espoir, c'est qu'il accepte quelques-uns des changements que nous désirons apporter à la mesure.

L'amendement de M. Hughes est rejeté, sur la même division.

M. E. GUSS. PORTER (Hastings-ouest) : Qu'il me soit permis de proposer :

Que le bill ne subisse pas maintenant l'épreuve de la troisième lecture, mais qu'il soit renvoyé au comité général de la Chambre, avec instruction de l'amender en ajoutant ce qui suit comme article n° :

Nonobstant les dispositions du présent acte ou de l'acte qui le modifie, ou des conventions, Sa Majesté le Roi, agissant comme susdit, ne sera pas tenu ou obligé de mettre à effet ou de remplir aucunes des conventions, conditions ou stipulations énoncées auxdits traités de la part du Canada, à moins et jusqu'à ce que la Compagnie du Grand-Tronc ait fait une convention avec Sa Majesté, agissant comme susdit, aux termes de laquelle, ladite compagnie du Grand-Tronc ait convenu de ce qui suit : " Que la Compagnie du Pacifique, tant que la Compagnie du Grand Tronc dirigera les affaires de cette compagnie, accomplira, remplira et mettra en vigueur, selon ses véritables intentions, toutes les dispositions de l'Acte du chemin de fer National Transcontinental et toutes les conventions, stipulations et conditions des traités qui aux termes y énoncés, devraient être accomplies, remplies et mises en vigueur par ladite Compagnie du Pacifique."

Ayant proposé cet amendement au comité général de la Chambre et pris occasion de la chose pour exprimer mes vues assez longument sur la question, et vu la longueur de temps que cette Chambre a déjà consacrée ce soir à l'étude de la mesure,—temps bien employé, je dois le dire, je ne voudrais pas, à l'heure avancée où nous sommes, tenter de discourir d'avantage sur l'affaire, ni ajouter à ce que j'en ai déjà dit, sauf un point sur lequel je désire attirer l'attention de la Chambre.

Il peut y avoir lieu de discuter les amendements offerts au bill, et de différer d'opinion tant sur ces amendements que sur le mérite du bill même, mais à présent que le gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique ont arrêté les conditions du marché fait entre eux et qu'il ne peut plus y avoir de doute sur ce que sont ces conditions, il reste au gouvernement à faire exécuter ces conventions. Et c'est là le seul objet de ma résolution. Ce devoir, le gouvernement y a manqué. Tout ce que je dis là, M. l'Orateur, peut paraître inutile, puisque la députation en général doit comprendre que, dans l'intérêt du pays, il faut, en toute justice et de façon ou d'autre, assurer l'exécution de ce marché; mais lorsque j'ai saisi le comité de cette proposition, la droite a trouvé bon de l'accueillir par le silence. Je ne puis voir que deux motifs à cette conduite: ou, dans la pensée des ministre, l'amendement ne valait pas la peine d'être discuté, ou, à leur avis, la proposition n'admet pas de réplique. Or, la droite, j'en suis sûr, n'a jamais considéré cet amendement comme ne méritant pas la discussion. Je crois plutôt que ce silence est dû à un étouffement systématique des opinions individuelles, comme nous avons pu l'observer pendant tout le cours de ce débat. On craint que la discussion de pareils amendements ne laisse apercevoir encore d'avantage la faiblesse du gouvernement relativement à cette mesure, et c'est pourquoi on préfère garder le silence.

M. R. L. BORDEN : Avant que la question ne soit mise aux voix, j'aimerais à attirer l'attention des ministres sur un point qui a, je crois, quelque importance : c'est que, à quatre ou cinq reprises pendant la présente session, des députés ont demandé la production de toute la correspondance et des documents se rattachant au projet que nous discutons depuis déjà plusieurs semaines. A la page 455 des Débats de l'année dernière, on voit que l'honorable député de la division Sainte-Marie, Montréal (M. Tarte) a fait une motion, demandant :

Correspondance entre le gouvernement et la Compagnie du Grand-Tronc, ou M. C. M. Hays, par l'entremise de M. Wm. Wainwright ou toute autre personne, au sujet d'un chemin de fer transcontinental.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (l'honorable A. G. Blair) : Je demanderai à mon honorable ami de ne pas insister pour faire adopter sa motion à ce temps-ci de la session. Des pourparlers ont eu lieu entre le gouvernement et les représentants de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, mais aucune décision définitive n'a été prise. La question est encore à l'étude. Ainsi, il nous serait tout à fait impossible avant quelque temps de déposer aucune correspondance sur le bureau, ce que nous ferons avec plaisir au cours de la présente session.

Plus tard, mon honorable ami le député de Jacques-Cartier a fait à cet égard une motion un peu plus compréhensive. Une des questions qu'il faisait était la suivante :

Est-il vrai que quelques membres du gouvernement poussent la Compagnie du Grand-Tronc à acheter le réseau du syndicat Mann-Mackensie et que cete compagnie demande une forte subvention en terres comme condition de l'achat projeté ?

Une autre question posée par l'honorable député de Jacques-Cartier se lit comme suit :

Est-il vrai qu'un manque d'entente dans le cabinet est la seule cause de ce retard ?

A cela, voici la réponse que l'on a faite :

Cette question n'est point pertinente ; et si elle l'était, voici quelle serait la réponse : Cette assertion est tout à fait dénuée de fondement.

Une autre motion a été présentée, que l'on trouve à la page 1059 des Débats, et à laquelle on a fait à peu près la même réponse. Pendant la présente session, l'honorable député de Jacques-Cartier a demandé :

Copie de tous télégrammes, lettres, cablogrammes et communications échangées entre le gouvernement et les autorités de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique au sujet du projet du nouveau chemin transcontinental, y compris sa division est.

Et il ajoute :

Avant que cette motion soit adoptée, je désire, M. l'Orateur, y ajouter les mots " depuis la dernière session du parlement."

Sir WILFRID LAURIER : Je puis dire à mon honorable ami (M. Monk), avant qu'il propose cet amendement, que j'ai déposé sur le bureau de la Chambre toute la correspondance qui se rapporte à cette question. Il n'existe, en vérité, rien autre chose.

M. MONK : Je n'ai pas vu le rapport. Comprend-il absolument tout ce que je demande ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. MONK : Dans le cas contraire j'insisterai à présenter ma motion, car j'ai demandé tous les documents de quelque nature que ce soit qui se rapportent à cette affaire.

Sir WILFRID LAURIER : J'ai déposé sur le bureau de la Chambre tous les documents en question.

M. MONK : Mon très honorable ami peut penser qu'il a soumis toutes les pièces qui, à son point de vue, sont nécessaires et essentielles, mais ma motion va plus loin. Le rapport du premier ministre embrasse-t-il tout ce qui concerne ce sujet ?

Sir WILFRID LAURIER : J'ai déposé, sans erreur possible, tout ce que nous avons concernant cette question.

Puis, répondant à ma propre question, le premier ministre a dit, page 603, v.f. des Débats :

Sir WILFRID LAURIER : Je dois dire à mon honorable ami que j'ai déposé sur le bureau de la Chambre tout ce qui se rapporte à cette affaire, c'est-à-dire la lettre du président de la compagnie, sir Charles Rivers-Wilson, contenant certaines demandes, et le texte des concessions faites par le gouvernement.

Plus tard, le 20 avril, prenant la parole à l'occasion de la lecture de l'ordre du jour, je dis:

Avant que nous passions à l'ordre du jour, j'aimerais savoir s'il existe entre le gouvernement d'une part, et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de l'autre, quelque correspondance, non encore produite, relativement au projet de chemin de fer transcontinental, ou autres papiers ou documents, non encore produits, relativement à ce projet ou à des négociations avec ces compagnies, ou l'une d'elles.

A quoi le premier ministre a répondu ce qui suit :

En ce qui est de la correspondance avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, je dois informer mon honorable ami (M. R. L. Borden) qu'il n'en existe pas qui n'ait été produite.

Après toutes ces assurances que l'on a donhonorables ministres pour justifier cette façon d'agir. On nous a assuré à différentes repri- des Finances vient lire un document dont la date remonte au mois de décembre 1902 et qu'il l'apporte à la Chambre seulement après que toutes ces déclarations ont été faites au parlement.

J'aimerais savoir sur quoi se fondent les honorables ministres pour justifierc ette façon diag'r. On nous a assuré à différentes reprises pendant la session précédente qu'on produirait tous les documents, et malgré cette déclaration sans réticence et sans réserve, il s'est présenté deux occasions au moins où l'honorable ministre des Finances a lu dans cette Chambre un document officiel sur un sujet d'intérêt public, c'est-à-dire concernant une subvention sur les fonds publics demandée par le Grand-Tronc-Pacifique pour une entreprise publique dans ce pays. Il en a fait la lecture après toutes les déclarations et les assurances du gouvernement qu'on avait produit tous les documents. Ce qu'il y avait de plus étrange, c'est qu'il ne pouvait lire ceux-là au parlement et au peuple de ce pays qu'après en avoir obtenu la permission du Grand Tronc. On pourrait tout aussi bien qualifier de confidentiel un acte du parlement que d'appeler confidentielle une requête pour solliciter de l'aide pécuniaire pour une entreprise publique. Le ministre des Finances, qui n'avait pas le courage d'exposer son état financier à l'époque où nous aurions eu le temps de lui répondre, s'est avisé d'attendre jusqu'à la fin du débat. Il produit cette pièce à la dernière heure avec la permission du Grand Tronc. Il est fort heureux que le Grand Tronc ait eu la générosité de nous accorder cette permission, car sans cela nous n'aurions jamais rien su de tout cela.

Si le gouvernement n'avait pas jugé que c'est dans son propre intérêt qu'il prend le parti de communiquer par surprise cette pièce au parlement, en dépit de l'assurance formelle qu'il n'existait aucun document de ce genre, nous aurions continué à croire que l'honorable chef du gouvernement avait dit la pure vérité quand il déclarait à plusieurs reprises dans cette Chambre que tout le dossier avait été produit, sans équivoque et sans exception. Je ne comprends pas en vertu de quel principe le gouvernement traite le parlement avec tant de désinvolture. Comment se fait-il que l'honorable premier ministre se soit permis de dire et de répéter lui-même, et par l'organe de son ministre des Chemins de fer, pendant la session dernière, que tout le dossier serait communiqué

à la Chambre ? Comment se fait-il qu'il se soit permis d'affirmer, le 20 avril, que tous les documents avaient été déposés sans exception et sans réserve, et que néanmoins l'honorable ministre des Finances, avec la gracieuse permission de la Compagnie du Grand Tronc, produit ce soir pour la première fois devant le parlement ce document public ? L'honorable député de Pictou (M. Bell) s'est servi d'expressions très sévères pour qualifier la prétendue nécessité d'obtenir la permission du Grand Tronc, mais il aurait pu tenir un langage infiniment plus dur si on tient compte des déclarations répétées faites par le gouvernement que tous les documents avaient été produits. Je ne puis m'expliquer cela que par un manque de mémoire de la part de l'honorable premier ministre, et j'attends avec beaucoup d'impatience l'explication que, dans mon opinion, il doit à cette Chambre.

L'honorable sir WILFRID LAURIER : M. l'Orateur, il me sera très facile de donner à l'honorable chef de l'opposition l'explication à laquelle il croit avoir droit sur ce qu'il considère comme un oubli de la part du gouvernement. D'abord, je dois le prévenir que je ne suis pas le moins du monde disposé à accepter la leçon qu'il a jugé à propos de me donner. Si l'honorable député ne comprend pas la raison pour laquelle ce document n'a pas été produit, c'est simplement parce que, dans tous les cas—j'ignore sa manière d'agir à lui—quand je reçois une lettre marquée " confidentielle ", je ne me crois pas autorisé à la communiquer au parlement. Chacun a sa manière d'envisager ces choses.

S'il y a des membres de cette Chambre qui croient que le mot " confidentiel " marqué dans une lettre qui leur est adressée ne les oblige pas au secret, mais qu'ils ont le droit de la rendre publique, je ne partage pas leur manière de voir. Si M. Hays ou toute autre personne s'adresse au gouvernement d'une manière confidentielle, le secret de sa demande doit être respecté. Dans cette occurence, certaines communications de la Compagnie du Grand Tronc ne portaient pas le mot " confidentiel " et celles-là ont été déposées aux archives du ministère et on les a produites lorsque quelqu'un les a demandées. Que je diffère ou non d'opinion avec les membres de la gauche, tout ce que j'ai à dire c'est que, tant que je serai ici, soit qu'on s'adresse à moi en ma qualité de simple citoyen ou de chef du gouvernement, peu importe que le correspondant soit un homme haut placé ou de condition humble, s'il s'adresse à moi d'une manière confidentielle, je garderai le secret de sa correspondance. J'aimerais à savoir si cette correspondance contenait un renseignement quelconque qui aurait pu être de quelque utilité de l'autre côté de la Chambre ? Contenait-elle quelque chose qui eût pu l'aider dans la discussion ? Cachait-elle quelque chose que le public eût été intéressé à connaître ? La lettre confidentielle était en ma possession. Voilà l'explication que je dois à l'honorable leader de la gauche. Je ne me croyais pas autorisé à produire cette lettre, qui m'avait été adressée avec la mention : " confidentielle." Je ne pouvais la livrer au public avant d'avoir écrit à M. Hays pour lui demander la permission de la rendre publique. L'honorable député de Pictou (M. Bell) disait tantôt qu'il était humiliant de demander cette permission à M. Hays. Tout ce que je puis dire en réponse, c'est que j'envisage les choses autrement que l'honorable député. A mes yeux c'eût été une mauvaise action d'avoir trahi le secret de quelqu'un en mettant sous les yeux du public une lettre marquée "confidentielle." Si j'en avais agi ainsi je me serais déshonoré à mes propres yeux et j'aurais dû faire l'aveu de m'être oublié au point de rendre publique une communication " privée " et désignée comme telle. Cette correspondance avait duré depuis assez longtemps, et quand M. Hays nous communiquait une pièce destinée à être déposée aux archives du ministère, cette pièce fut produite ici à l'occasion, comme je l'ai dit à la session dernière ; et pour terminer je déclare de nouveau que tout le dossier a été produit au complet sans aucune réserve ni restriction.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Il me semble, M. l'Orateur, que la Chambre est conduite ce soir dans une direction bien différente de la voie ordinaire.

Sir WILFRID LAURIER : Non.

M. SPROULE : Très certainement. Le chef du ministère parle d'une correspondance secrète. Une pétition confidentielle au parlement pour demander de l'aide en faveur d'une entreprise publique—

Sir WILFRID LAURIER : Pas au parlement.

M. SPROULE : En premier lieu, c'était au gouvernement, mais en définitive c'était au pays, et si l'on avait fait droit à la requête le pays aurait été obligé de remplir les conditions qu'elle proposait. Cette question présente deux faces qui sollicitent notre attention. La première, c'est la déclaration formelle que tout avait été mis au jour. On n'avait fait aucune réserve tendant à dire que tout ce qui n'était pas confidentiel avait été produit, mais la déclaration que tout avait été produit, impliquait que tout avait été présenté à cette Chambre sans distinction entre les communications confidentielles et celles qui ne l'étaient pas. La seconde, est le respect dû à cette Chambre. Il me reste encore à apprendre que le parlement et le pays n'ont pas le droit d'exiger les renseignements que la Chambre a seulement obtenus ce soir.

Pourquoi ne les a-t-elle pas obtenues à la session précédente ? Quand cela faisait son affaire, l'honorable directeur général des Postes (sir William Mulock) déposait devant

la Chambre des communications confidentielles, et aussitôt qu'il faisait l'affaire du gouvernement de communiquer à la Chambre ces documents confidentiels, il agissait en conséquence, mais pas avant cela. Il ne peut y avoir deux poids et deux mesures. Si ces documents devaient être produits devant la Chambre on aurait dû les apporter auparavant, et si on était justifiable de les laisser dans l'oubli à cause de leur caractère confidentiel, il n'y aucun motif pour les mettre au jour en ce moment. Mais à mon sens on ne saurait admettre que ces documents ont un caractère confidentiel. On aurait dû les communiquer à la Chambre pour lui permettre de délibérer en parfaite connaissance de cause sur les diverses propositions faites au pays par l'organe du parlement et en arriver à une solution avantageuse.

Si cette règle est valable, il suffira d'écrire le mot "confidentiel" sur tous les documents qu'on voudra tenir cachés, et si c'est le désir du ministère de ne pas les communiquer à la Chambre il n'aura qu'à intimer aux correspondants de revêtir leurs lettres du mot "confidentiel." Mais il y a une meilleure règle à suivre dans ce cas, qui me paraît celle-ci : c'est que toute demande d'aide, de quelque nature qu'elle soit, adressée au parlement, doit être portée à la connaissance du parlement dans le plus bref délai possible ; et on ne traite pas les représentants du peuple avec les égards qui leur sont dus si on soustrait ces renseignement à la connaissance de la Chambre.

M. A. C. BELL (Pictou) : Je ne puis pas comprendre comment le premier ministre peut justifier sa manière d'agir. La ligne de conduite qu'il a suivie l'a induit à donner à la Chambre des renseignements inexacts. On a demandé au gouvernement si la compagnie avait demandé des subventions en terres et il a répondu que non, tandis que d'après les révélations faites ce soir par le ministre des Finances elle avait demandé 5,000 acres par mille, et, cependant, il s'est laissé aller à affirmer dans cette Chambre ce qui n'était pas conforme à la vérité. Comment le premier ministre a-t-il pu, en présence des faits, prétendre que la compagnie n'avait pas demandé de subventions en terre?

Sir WILFRID LAURIER : Cela s'explique très facilement.

M. BELL : Il n'est pas convenable d'attribuer à des documents de cette nature un caractère confidentiel. Les ministres les reçoivent en qualité de comité de ce parlement et si on traite ces communications comme confidentielles on donne à leurs auteurs des avantages auxquels ils n'ont aucun droit. Si ces documents doivent être considérés comme confidentiels, même après la clôture des négociations, on pose un principe qu'aucune Chambre de représentants ne voudra admettre, car dans ce cas tout ce qu'on aurait à faire serait de mettre la mention : "confidentiel" sur un document envoyé au gouvernement pour le soustraire à la connaissance des mandataires du peuple dans ce parlement.

Sir WILFRID LAURIER : M'est-il permis de donner une explication de nature personnelle ? La lettre produite cet après-midi par l'honorable ministre des Finances m'a été adressée en novembre 1902 et elle se rapportait à un projet du Grand Tronc qui demandait de l'aide pour construire un chemin de fer de North-Bay à l'océan Pacifique.

M. R. L. BORDEN : J'avais compris que le ministre des Finances avait déclaré que c'était une pétition pour demander des subventions au Trésor.

L'honorable M. FIELDING : C'était une pétition adressée au gouvernement.

M. R. L. BORDEN : C'était une requête adressée au gouvernement pour obtenir des subventions du Trésor.

Sir WILFRID LAURIER : C'était une lettre d'un caractère personnel pour demander des subventions pour un chemin de fer de North-Bay à l'océan Pacifique. Il n'a été tenu aucun compte de cette proposition. Ensuite le Grand Tronc a fait une autre proposition qui a été communiquée à cette Chambre relativement à la construction d'un chemin de fer de Québec à l'océan Pacifique.

M. SAMUEL BARKER (Hamilton) : Malgré l'heure avancée nous ne pouvons pas laisser passer cet incident sans faire entendre une protestation sérieuse. Je n'ai pas une longue expérience parlementaire, mais je considère que de temps en temps les réponses des ministres aux questions posées par les membres de ce côté-ci de la Chambre n'ont pas été faites avec la franchise qu'on se doit entre gentilshommes, sans compter que ces renseignements étaient fournis par des membres du cabinet aux représentants du peuple. Je pose la question au premier ministre ; si nous avons à présent toutes les pièces que le gouvernement a entre les mains. Si l'honorable premier ministre déclare qu'il ne les a pas déposées toutes, je dois prendre sa parole, sinon m'est-il permis de croire qu'il existe encore des communications confidentielles qui n'ont pas été apportées ? Cette attitude n'est-elle pas extraordinaire pour un premier ministre? Celui-ci n'a pas dit qu'il avait mis tout au jour hormis les documents confidentiels ; mais il a déclaré sans réserve qu'il avait déposé tout. En faisant cette déclaration il a induit la Chambre en erreur. Devons-nous comprendre qu'à l'avenir, lorsqu'un ministre s'exprime catégoriquement, nous serons obligés de lui faire subir un interrogatoire pour nous assurer s'il a fait quelque réserve, afin de parvenir à connaître le sens véritable de sa réponse? On nous a dit de la manière la plus positive que tous les documents que le gouvernement avait eus en sa possession avaient été déposés, et cependant voici un document

public dans le vrai sens du mot se rattachant au sujet que nous avons discuté pendant deux sessions, et qu'on vient déposer sur la table à la dernière minute. On a tenu ce document caché aux yeux des représentants du peuple dans le parlement.

M. JAMES CLANCY (Bothwell) : Le ministre des Finances aime beaucoup les victoires faciles, et ce soir il a révélé un complot contre les droits du peuple canadien. Il a lu ce qu'il appelle une requête et cette prétendue requête était une offre faite par le Grand Tronc en concurrence avec celle présentée par les organisateurs du Transcanadien ; M. Hays, toujours habile, avait consenti à la revêtir de la mention " confidentielle " pour fournir au gouvernement le prétexte de la tenir cachée. L'honorable premier ministre nous a dit qu'il avait ses règles de l'honneur à lui. A-t-il le même code de l'honneur que le directeur général des Postes qui siège à côté de lui, et qui n'a pas hésité à étaler au grand jour des lettres marquées " confidentielles " ? Je ne connais rien de plus grave que le fait d'un gouvernement qui dissimule de propos délibéré des documents qui appartiennent au public.

M. l'ORATEUR : Ce langage ne me paraît guère parlementaire.

M. CLANCY : Qu'est-il ?

M. l'ORATEUR : Il ne me semble pas parlementaire de dire qu'on a dissimulé des documents de propos délibéré.

M. CLANCY : On me laissera peut-être dire qu'ils ont été écartés de propos délibéré.

M. l'ORATEUR : Il me semble que cela ne vaut guère mieux.

M. CLANCY : Dans ce cas, je retire l'expression et je me contente de dire que le premier ministre a carté la pièce en question sans le vouloir—c'est-à-dire qu'il n'a pas agi volontairement ou de son propre mouvement, mais sur la demande de la Compagnie du Grand Tronc. Je ne connais pas d'imputation plus sérieuse contre un ministre que celle d'avoir retenu des documents appartenant au peuple sous un prétexte quelconque. Ces documents appartiennent au peuple du moment que les négociations sont entamées. Il n'y a peut-être pas un seul incident dans toute cette affaire qui fasse moins honneur au gouvernement que sa manière d'agir en cette circonstance.

M. R. L. BORDEN : Pour rafraîchir la mémoire de l'honorable premier ministre, je lui rappellerai le commencement de ce document, qui est comme suit :

L'honorable sir Wilfrid Laurier, G.C.M.G., C.P., premier ministre du Canada, Ottawa.

Vos requérants désirent soumettre à votre gouvernement un mémoire au sujet de la construction d'un chemin de fer de premier ordre à partir du terminus nord du chemin de fer du Grand-Tronc, à ou près de North-Bay, Ontario, jusqu'à la côte du Pacifique.

Et il se termine ainsi :

Vos requérants prient votre gouvernement de prendre en sérieuse considération, aussitôt qu'il lui sera possible, la demande exposée dans cette requête.

L'honorable M. FIELDING : Il n'y a pas de doute que si le gouvernement avait mis cette demande à l'étude dans l'intention de présenter au parlement une mesure basée sur ce document, dans ce cas il n'aurait pas été possible de lui attribuer un caractère confidentiel et il eût été du devoir du gouvernement de demander aux auteurs de la requête la radiation du mot " confidentiel ".

M. PRINGLE : Pourquoi a-t-on lu le document ?

L'honorable M. FIELDING : Pour de bonnes et valables raisons. Mais nous ne sommes pas sur la question de savoir si le gouvernement était tenu de le déposer antérieurement. Il n'était pas tenu de le faire, en premier lieu parce que c'était un document confidentiel.

M. SAMUEL HUGHES : Non.

L'honorable M. FIELDING : L'honorable député dit que non, et cependant il voit en toutes lettres le mot " confidentiel " sur le document.

M. SAMUEL HUGHES : Je prétends qu'un document de cette espèce ne peut pas être confidentiel.

L'honorable M. FIELDING : Tout homme qui écrit une lettre a le droit de la rendre confidentielle. Si celui qui la reçoit juge à propos de la rendre publique, il doit s'adresser à l'auteur de la lettre pour obtenir de lui la permission de la rendre publique.

Dans le cas actuel on ne s'est pas occupé du document. On n'a pas demandé au parlement de faire quoi que ce soit relatif à ce document ; et je m'inscris en faux contre la prétention de l'honorable député d'Hamilton qu'un ministre en présentant un rapport ou en répondant à une interpellation est tenu de tenir compte des documents confidentiels. De tels documents doivent rester ignorés ; il ne saurait être question de dire qu'il existe tel document, mais qu'il est confidentiel. Si un document est confidentiel, il doit être traité comme tel et on ne doit pas s'en rapporter à une pièce de cette nature. Voilà ma réponse au sujet de notre abstention de publier ce document avant cette date. L'honorable député de Cornwall (M. Pringle) demande pourquoi on le publie à présent ? Ce n'est pas parce qu'il se rapporte au projet soumis au parlement, mais parce que l'opposition s'est efforcée de discréditer le projet en faisant des allégations erronnées; alors pour mettre les choses au point, nous avons demandé à l'auteur du document de lever le sceau du secret afin qu'il nous fût permis de le déposer.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre prétend-il qu'il se rapporte au projet ?

L'honorable M. FIELDING : Il se rapporte aux affirmations faites par certains membres de la gauche au cours de la discussion du projet, mais non au projet lui-même. Certains orateurs de l'opposition, dans leur zèle pour discréditer le projet, ont fait des affirmations sans fondement au sujet de la proposition du Grand Tronc. C'est à cause de ces affirmations, et non pas parce que le document se rapportait aux mérites du projet qu'il a été publié, et les convenances exigeaient qu'il ne le fût qu'avec le consentement de son auteur.

M. SPROULE : Ce document se rapporte à la construction d'un chemin de fer transcontinental. Or, n'avons-nous pas eu affaire au même sujet et aux mêmes personnes ? Par conséquent, le document ne peut manquer de se rapporter au sujet en délibération devant cette Chambre.

L'honorable M. FIELDING : Nous ne nous sommes occupés d'aucun projet auquel ce document se rattache d'une manière quelconque.

M. SAMUEL HUGHES (Victoria) : J'ai lancé au premier ministre une remarque qui a paru le piquer au vif.

Quelques VOIX : Ah ! ah !

M. SAMUEL HUGHES : J'ose dire que ces points d'honneur si délicats sont inconnus au ministre de la Marine, mais nous ne le prenons pas comme juge en cette matière. A mon sens, il était du devoir du premier ministre, à la réception d'un document public marqué " privé et confidentiel " non seulement de ne pas le lire, mais de le renvoyer à M. Hays et au Grand Tronc et de leur donner avis qu'on ne pouvait pas accepter un document sujet à une pareille restriction, qu'il ne pouvait être reçu qu'à titre de document officiel. Imaginez-vous une requête au premier ministre, destiné à être transmise à son gouvernement et que l'on traite de document confidentiel. Cette manière d'agir a plutôt l'air d'un complot qui a existé longtemps avant que le peuple fût mis dans les confidences du gouvernement.

Il laisse entrevoir l'existence de longues négociations avant qu'on en ait informé le public. On doit traiter les documents publics comme tels, et il était du devoir du premier ministre de renvoyer ce document et d'informer les intéressés qu'il ne pouvait l'accepter qu'à condition de faire disparaître la mention : confidentiel.

M. RUFUS POPE (Compton) : Dans son discours de cet après-midi et de ce soir, l'honorable ministre des Finances reproche à moi-même ainsi qu'à quelques-uns de mes amis de n'avoir pas été justes envers le gouvernement dans notre estimation du coût de construction de la voie ferrée qui se dirige de North-Bay vers l'Ouest. Après que le premier ministre avait répondu que tous les renseignements et les documents se rattachant à cette question avaient été déposés sur le bureau de la Chambre, que pouvais-je conclure ? si ce n'est que le Grand-Tronc-Pacifique n'avait proposé d'autres conditions dans son offre de construire cette voie ferrée que celles contenues dans la proposition soumise à cette Chambre. L'opposition, sur un sujet de cette nature, a droit aux mêmes renseignements que le premier ministre ou que n'importe lequel de ses collègues. Nous avons droit aux détails les plus complets. Nous croyions être complètement renseignés, et c'est pourquoi nous étions justifiables d'affirmer que le Grand Tronc avait convenu de construire la ligne se dirigeant de North-Bay vers l'Ouest moyennant la subvention ordinaire qu'on a coutume d'accorder aux chemins de fer dans ce pays. Il n'est pas juste de la part du ministre des Finances de produire au dernier moment un document inconnu à la Chambre et de s'en servir. Cela était déloyal et injuste. Je ne connais rien en fait de convenances officielles ou de règles parlementaires, mais je connais les règles de l'équité et il n'est que juste que celui qui fait entendre sa voix pour combattre un grand projet proposé par le gouvernement, soit mis en possession de tous les renseignements qui s'y rapportent.

M. H. B. INGRAM (Elgin-est) : Il est peut-être à propos de retourner de quelques mois en arrière et de se renseigner sur les effets du recèlement de cette pièce sur les décisions de la Chambre. Je me souviens que, lorsque le bill du Grand-Tronc-Pacifique fut présenté et référé au comité des chemins de fer, on posa à l'honorable ministre des Finances la question si le Grand-Tronc-Pacifique avait l'intention de demander de l'aide, et que sa réponse fut que ce n'était pas le temps de préciser les conditions tant que le Grand-Tronc-Pacifique ne demanderait pas de l'aide. Sur la foi de cette déclaration fallacieuse, et c'était une déclaration expresse de l'honorable ministre des Finances——

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. SAM. HUGHES : Quelqu'un nie-t-il cela ?

L'honorable M. FIELDING : Je le nie, la déclaration n'a pas été faite. Il a été dit qu'on avait le temps, jusqu'au moment où le gouvernement ferait une proposition au parlement, de discuter à quelles conditions on pourrait accorder de l'aide.

M. INGRAM : Pardon, la déclaration disait qu'on avait assez de temps jusqu'au moment où le Grand-Tronc-Pacifique demanderait de l'aide—j'irai même plus loin : j'affirme que de l'autre côté de la Chambre on a attaché le même sens aux paroles prononcées. L'honorable député de Brant (M. Heyd) si je puis me servir de son nom——

M. HEYD : Ne vous servez pas de mon nom, car je ne connais rien de cela.

M. INGRAM : L'honorable député disait en comité qu'il lui était indifférent de savoir où on construisait le chemin de fer tant que l'on payait le coût de la construction. C'est pourquoi le gouvernement avait le droit de faire une loi à cet effet. Voilà sa déclaration, et elle était de nature à nous induire à erreur. D'autres membres du cabinet étaient présents aux séances du comité et de temps en temps on posait cette question; or, les réponses que l'on obtint étaient conçues dans le sens ou dans l'esprit que je viens d'exposer et eurent pour résultat de nous faire abandonner la discussion sur la localisation du chemin de fer. Et aujourd'hui l'honorable premier ministre dit : Y a-t-il quoi que ce soit dans cette correspondance qui puisse être utile aux membres de l'opposition ? Je suis d'avis que si les députés des deux côtés de la Chambre appartenant au comité des chemins de fer avaient connu cette requête, ils auraient discuté la question à un autre point de vue. Je pose la question au ministre des Finances ainsi qu'au premier ministre : Quel aurait été le résultat, après une session de huit mois l'année dernière, si on avait mis en vigueur la loi adoptée par cette Chambre ? Dans ce cas aurions-nous entendu parler de cette requête ce soir ?

On n'en aurait pas dit mot. Ensuite, le ministre des Finances affirme que la lecture de cette requête ce soir avait été faite dans le but de répondre aux arguments de l'opposition. Mais on a fait valoir les mêmes arguments l'année dernière. On a discuté ce sujet d'un bout à l'autre du pays et tout homme qui en connaît le premier mot sait que le Grand Tronc s'attendait à une aide généreuse pour mettre son projet à exécution. Voilà ce que nous croyions alors, et ce que nous croyons encore aujourd'hui. Mais en faisant la déclaration que la compagnie n'avait pas demandé de subventions en terres, je répète que le gouvernement a induit la Chambre en erreur. Dans la discussion à propos des subventions on a reproché à l'opposition conservatrice la politique des subventions en terres accordées aux compagnies de chemin de fer. Mais le gouvernement ne nous avait pas expliqué que la compagnie avait demandé l'année dernière une subvention de $53,358,000 en terres et en espèces sonnantes pour venir en aide au Grand-Tronc-Pacifique. Il induisit la Chambre en erreur relativement à ce projet. Pour conclure, c'est une assez triste fin dans cette affaire que de se trouver en présence d'un gouvernement toujours prêt à prêcher la morale la plus élevée, lequel, à la onzième heure—il faudrait dire plutôt à la douzième heure et même beaucoup plus tard—vient lire une requête adressée au pays aussi bien qu'à lui-même.

M. ROBERT PRINGLE (Cornwall et Stormont) : D'après l'explication de l'honorable ministre des Finances, on n'a pas déposé ce document, parce que le gouvernement ne s'était pas préoccupé de son contenu. Ce document est signé par George A. Cox, Charles M. Hays et William Wainwright. Est-il permis de croire que le ministère faisait si peu de cas des requérants et trouvait leur demande si futile qu'il ne s'en est pas même occupé ? Cela ne me paraît pas raisonnable. Une autre raison qu'on a alléguée c'est que le document portait la mention : confidentiel. Or, cette communication n'était pas adressée à un membre individuel du cabinet, mais au cabinet tout entier. Et cette requête fut suivie presque aussitôt par un avis dans la " Gazette du Canada." La requête est datée du 2 novembre 1902 et elle fut suivie le 15 décembre 1902 par un avis de demande en autorisation formée par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. L'avis étant conçu presque dans les mêmes termes que la requête.

Les honorables députés de la droite ne sont pas toujours aussi scrupuleux quand il s'agit de documents considérés comme confidentiels. Encore l'autre soir, l'honorable ministre du Travail, au cours d'une discussion sur l'importation d'ouvriers étrangers, a déclaré que M. Hays, au lieu de répondre à sa lettre, avait envoyé une missive portant le mot " confidentielle " au premier ministre, qu'au fond c'était un document public et qu'il n'avait aucune hésitation à le communiquer à la Chambre. Plus que cela, pour se justifier de le mettre au jour il s'appuya sur la raison que le premier ministre en avait fait connaître le résumé dans l'après-midi. Voilà le point de départ, le fond même de l'affaire du Grand-Tronc-Pacifique, et le parlement de ce pays avait le droit d'en connaître le commencement.

M. W. B. NORTHRUP (Hastings-est) : La seule raison qui me justifie de prendre la parole à cette heure avancée, c'est qu'il paraît exister un malentendu entre les deux côtés de la Chambre sur le sujet en discussion.

Comme l'a fait remarquer l'honorable député de Cornwall, le gouvernement s'est lié au principe qu'il est tenu de publier tout document qui lui est adressé concernant une affaire publique, même si tel document porte la note " privé et confidentiel."

L'honorable M. FIELDING : Non.

M. NORTHRUP : Le directeur général des Postes a produit des documents marqués " confidentiels " aux applaudissements de la droite, et par conséquent avec son son approbation, et le premier ministre n'a pas dit un mot à l'encontre de cette manière d'agir. Le gouvernement a posé un principe, et je ne suis pas prêt à dire qu'il s'en est écarté, qu'il dit de toute nécessité produire un document dans lequel le public est intéressé, même s'il est marqué " confidentiel." On peut être d'opinion que ce document a trait à une affaire dans laquelle le public n'a rien à voir. Pour s'en convaincre

il suffit de jeter un coup d'œil sur la lettre de sir Charles Rivers-Wilson. Il dit :

Il m'a toujours semblé que le gouvernement du Canada——

Il ne dit pas le public du Canada, mais le gouvernement du Canada,

—et la Compagnie du Grand-Tronc étant de fait un des associés dans l'entreprise——

Et ainsi de suite. Je suis prêt à défendre l'attitude prise par le gouvernement. Il est d'accord avec sir Charles Rivers-Wilson que la position qu'il occupe est celle d'associé du Grand Tronc dans ce grand projet, et il considère comme confidentielle une communication faite par le premier associé au second associé. Il est vrai qu'elle peut avoir rapport à une grande entreprise publique, mais c'est une affaire dans laquelle le Grand Tronc et le gouvernement sont associés. Evidemment l'honorable député de Cornwall et ceux qui l'entourent sont d'avis que le public a quelque chose à faire là-dedans. Il s'agit d'un bill conçu par le premier ministre dont la mise en vigueur aura lieu d'après un arrangement avec le Grand Tronc.

Et selon le principe posé par le gouvernement qu'un document, même s'il est marqué " confidentiel " doit être produit devant la Chambre s'il touche à l'intérêt public, je suis certain que le gouvernement aurait produit tout ce qui concerne le public. Le premier ministre était tout à fait sincère. Si on considère la pièce en question comme une communication entre associés, avec laquelle le public n'a rien à faire, le premier ministre a eu raison de dire que tout ce qui devait être publié l'avait été. S'il est vrai de dire que le public n'avait aucun intérêt dans cette affaire, le gouvernement avait parfaitement raison de refuser de produire ce document.

D'un autre côté, si les membres de côté-ci de la Chambre ont raison dans leur manière de voir, le public a un intérêt immédiat et vital dans cette correspondance et a le droit d'être renseigné d'une manière complète. Mais il me ferait de la peine de dire que le gouvernement joue double jeu et a produit un document parce que cela faisait son affaire, et le tenait à l'écart tant que son intérêt l'exigeait. Je crois néanmoins que si le gouvernement avait cru que le public était intéressé dans l'affaire, il aurait déposé la pièce. Je me crois justifiable de dire que c'est un simple cas de divergence d'opinion, et il est naturel que le gouvernement et ses partisans, en leur qualité de seconds associés de la maison Hays, Cox et Cie, prennent la part de leurs coassociés tandis que nous prenons la part du peuple.

Sir WILLIAM MULOCK (directeur général des Postes) : L'honorable député de Stormont (M. Pringle) a fait allusion à moi en rappelant tantôt que dernièrement j'ai lu dans cette Chambre des communications envoyées par M. Hays et marquées " confidentielles." Quel que soit le degré d'exactitude de ce qu'il avance, j'ai lieu de croire qu'il a voulu parler des remarques que j'ai faites ici le 13 mai. A cette occasion, je soumettais à la Chambre la correspondance échangée jusqu'à cette date entre moi-même et le Grand Tronc se rapportant au sujet qui était alors en discussion. Je disais alors qu'en réponse le Grand Tronc m'avait transmis une lettre qu'il avait envoyé au premier ministre, qu'il aurait fort bien pu adresser à moi-même, et j'ajoutais que M. Hays, dans sa communication adressée à moi, m'exprima le désir de ne pas la rendre publique, excepté avec le consentement du premier ministre. Il ne me disait pas que le premier ministre ne pouvait point en faire usage, et celui-ci, ayant l'entière disposition de ce document, en fit connaître le contenu avant que j'eusse pris la parole. Par conséquent, je n'ai pas révélé à la Chambre la nature de la lettre adressée au premier ministre ; celui-ci s'était chargé de cela lui-même, comme c'était son droit.

Un autre orateur a remis sur le tapis un autre incident qui s'est passé il y a sept ans, lorsque je dévoilai à la Chambre certaines pièces qui se trouvaient classées parmi les documents publics au moment où je devins ministre. Dans ce cas, les faits se rattachant à ces transactions différaient essentiellement de ceux dont il est question ce soir. Dans cette circonstance je puis affirmer que, tout en prenant la responsabilité entière de cette révélation, je n'avais pas vu moi-même les pièces avant leur impression et leur communication au public.

L'affaire avait surgi incidemment de la manière suivante : Un des fonctionnaires du ministère me demanda quelle était la procédure à suivre dans les adjudications, et je lui répondis qu'il fallait suivre la procédure prescrite par la loi. Il m'informa que cela n'avait pas été la pratique du passé et porta à ma connaissance un grand nombre de cas dans lesquels on avait méconnu l'intérêt public pour favoriser des intérêts particuliers, et après examen je constatai que dans ces diverses transactions l'adjudication des entreprises avait fait perdre au pays un total de centaines de mille dollars, dont j'ai donné le chiffre exact dans le rapport. Je donnai l'ordre d'annuler toutes les entreprises qui avaient été concédées d'une manière irrégulière et de les adjuger de nouveau conformément à la loi des Postes. C'est ce qui fut fait, et je fis préparer par un des employés du ministère des Postes un rapport à la Chambre relatant toutes les circonstances relatives à la concession de ces entreprises et communiquer au parlement la correspondance s'y rapportant. Je n'ai pas moi-même feuilleté les dossiers officiels pour examiner les lettres avant leur publication, mais elles ont été publiées parce que l'employé les a trouvées classées parmi les documents publics. Elles n'avaient pas été déposées par moi-même, mais par mon prédécesseur, un des membres du cabinet précédent, et il y a lieu de présumer

que, puisqu'il les a déposées parmi les documents officiels, il était autorisé par leurs auteurs à s'en servir ; d'ailleurs, qu'il en ait eu ou non l'autorisation, il me semble que ces lettres avaient directement rapport aux affaires publiques du pays et révélaient un plan de voler le public du Canada et en étaient un des éléments. Voilà ce qu'elles étaient, et je doute fort qu'on puisse considérer de telles pièces comme confidentielles. Je ne comprends pas comment l'opposition peut concilier ses protestations véhémentes d'alors avec son attitude de ce soir. Et c'est le moment de déclarer qu'une communication adressée à un ministre, dans laquelle l'intérêt public est concerné, ne saurait être considéré dans aucun cas comme privée et confidentielle. Comment nos adversaires peuvent-ils concilier leurs prétentions de ce soir avec leurs critiques contre mes actions il y a sept ans à l'occasion de la publication de pièces officilles déposées parmi les documents publics ? Voilà tout l'affaire, et j'en prends l'entière responsabilité, mais il y a une différence essentielle entre cette affaire et celle de ce soir. Dans mon cas les pièces étaient classées parmi les documents publics, je les trouvai à l'endroit où mon prédécesseur les avait déposées, d'une manière bien différente de celle qui mit dernièrement entre les mains du chef de l'opposition un document privé et confidentiel dans des circonstances qui n'ont pas encore été expliquées d'une manière satisfaisante à la Chambre et au pays.

L'amendement de M. Porter est rejeté sur la même division.

M. H. B. HYMAN (Elgin-est) : Je propose, appuyé par M. Wilson :

Que tous les mots après " que " dans la motion principale soient rayés et remplacés par les suivants :

Le bill à icelui renvoyé au comité général avec instruction de l'amender en y ajoutant ce qui suit comme article n° :

Nonobstant toutes les dispositions des traités, ou du présent acte, ou de l'acte modifié par les précédentes, il est par les présentes déclaré et décrété que dans le cas où le gouvernement se déciderait à entreprendre l'exploitation de la division Est à l'expiration dudit bail, il aura droit pendant une nouvelle période de cinquante ans, de jouir, sur la division Ouest, ou sur toutes parties de cette division, des droits de libre parcours et de traction qu'il jugera nécessaires ou à propos, et sur tout embranchement ou ligne partant d'un point ou de divers points dans la division Est, comme le gouvernement le jugera expédient ou nécessaire, aux termes qui pourront être convenus entre le gouvernement et la Compagnie du Pacifique, ou dans le cas de désaccord, qui pourront être déterminés de la manière prévue à l'article 24 (2) du traité primitif que les présentes rendent applicables aux cas prévus par le présent article.

J'ai déjà fait cette proposition, et il avait été entendu qu'on me permettrait de la retirer et de la présenter de nouveau. J'avais compris que l'honorable ministre de la Justice avait quelques mots à dire sur le sujet.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'honorable député a fait cette proposition, et d'après mon désir, il l'a retirée. Dans le temps, je voulais avoir l'occasion de repasser ce que j'avais déjà dit sur le sujet, afin de pouvoir décider si je devais maintenir ou non l'opinion que j'avais exprimée alors. Depuis que l'honorable député a proposé son amendement, j'ai de nouveau examiné la question et je ne trouve aucune raison pour me désister de l'opinion que j'ai exprimée lorsque l'amendement était proposé au comité.

L'amendement de M. Ingram est rejeté sur la même division.

La motion de sir Wilfrid Laurier est adoptée sur la même division en sens contraire, et le bill subit l'épreuve de la troisième lecture et est adopté.

AJOURNEMENT.—TRAVAUX DE LA CHAMBRE.

Sir WILFRID LAURIER : J'ai l'honneur de faire une motion qui, je l'espère, sera acceptée unanimement. Je propose que la Chambre lève sa séance.

M. R. L. BORDEN : Avant que la motion soit proposée, j'aimerais à savoir de quoi la Chambre s'occupera aujourd'hui.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne crois pas que nous soyons disposés à faire beaucoup de besogne, mais nous pourrions prendre les estimations budgétaires. L'honorable ministre de l'Agriculture présentera ses estimations.

La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à 5 heures 25 du matin (vendredi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 27 mai 1904.

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

PETITION—BANQUE DES FERMIERS DU CANADA.

M. H. GUTHRIE (Wellington-sud) : Je propose :

Que la requête de James Gallagher et autres, présentée aujourd'hui et demandant l'autorisation de soumettre à la Chambre une pétition en faveur d'une loi constituant en corporation la banque des Cultivateurs du Canada, soit reçue et renvoyée devant le comité des ordres permanents.

M. R. L. BORDEN : Le délai est-il expiré ? Dans l'affirmative, l'honorable député devrait motiver sa motion.

M. GUTHRIE : Le délai fixé pour donner avis expire aujourd'hui, si je ne me trompe. Les requérants expliquent dans leur pétition

que des circonstances imprévues les ont empêchés de la présenter plus tôt. C'est la pétition qui est d'usage avant de demander l'institution civile d'une banque.

M. R. L. BORDEN : Je ne soulèverai pas d'objections, bien que je croie qu'un député, qui présente une pétition après l'expiration du délai, doive expliquer les raisons qui ont causé le retard. Si l'honorable député veut bien nous dire quelles sont ces circonstances imprévues, je n'aurai aucune objection à faire.

M. GUTHRIE : Je n'en sais rien ; seulement les requérants déclarent dans leur pétition que le retard a été causé par des obstacles imprévus.

M. R. L. BORDEN : Il faudrait nous fournir des raisons plus explicites. La requête ne renferme aucun fait ; elle n'exprime qu'une opinion. Je demanderai à l'honorable premier ministre si le règlement ne devrait pas être plus sévère et s'il ne faudrait pas le modifier et décréter que toute pétition présentée après l'expiration du délai devra énoncer certains faits nous justifiant de la recevoir.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne crois pas nécessaire de toucher au règlement. Néanmoins, les particuliers qui désirent se prévaloir du privilège de présenter des lois qui ne sont pas d'un intérêt général, devraient s'y conformer ou, du moins, justifier leur infraction. Tout ce qu'on peut dire en faveur de cette pétition c'est que l'institution civile qu'elle demande ne lèsera personne. Il s'agit simplement pour une banque d'obtenir des lois organiques. Dans les circonstances, on peut, il me semble, user de tolérance.

L'honorable M. FIELDING : Il y aurait peut-être lieu d'exiger une surtaxe, c'est-à-dire un supplément d'honoraires, de ceux qui ne sont pas prêts dans le délai fixé par le parlement.

M. R. L. BORDEN : L'idée est bonne. Si j'ai parlé de modifier le règlement, c'est dans l'espérance que les intéressés s'y conformeraient s'il exigeait la mention des faits particuliers. Sans cela, les intéressés, sachant qu'on peut éluder le règlement, sont exposés à faire preuve de négligence et d'incurie. Toutefois, nous pouvons nous obstenir de toucher au règlement, ainsi que l'a dit mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier.)

BREVET D'INVENTION No 66,962.

M. DONALD A. MACKINNON (Queen-est) : Je propose :

Que la partie de la règle 49 qui limite le temps pour présenter des pétitions pour bills d'intérêt particulier soit suspendue au sujet de la pétition de Siegfried Gironcoli, présentée ce jour,,—demandant un acte déclarant que le brevet d'invention n° 66962 reste valide,—conformément à la recommandation contenue dans le quatorzième rapport du comité des ordres permanents, et que cette pétition soit lue et reçue sans délai.

Le propriétaire, qui était malade lors de l'expiration du brevet, ne pouvait aucunement vaquer à ses affaires. Autre désavantage : il habitait loin du Canada, en Autriche. Ausitôt rétabli, il prit des mesures pour assurer la validité de son brevet. Le comité des ordres permanents a étudié sa requête, examiné le preuve et recommandé de recevoir la pétition.

La motion est adoptée.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 120) concernant la Compagnie du chemin de fer Terminal.—M. Demers, par M. Marcil (Bonaventure).

Bill (n° 121) concernant la Compagnie d'assurance sur la vie, dite Century.—M. Morrison.

Bill (n° 122) concernant la Compagnie d'assurance d'Ottawa, contre l'incendie.—M. Rosamond.

Bill (n° 123) tendant à autoriser la Compagnie dite " The Kingston and Dominion Central Railway Company."—M. Harty.

LOI D'INSPECTION GENERALE—AMENDEMENT.

Sir RICHARD CARTWRIGHT (ministre du Commerce) : Je demande à présenter le bill (n° 124) modifiant l'Acte d'inspection générale.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre aura-t-il l'obligeance de nous faire connaître le but de ce projet de loi ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Diminuer l'amende qui peut être exigée des violateurs de la loi concernant la ficelle d'engerbage, amende qui aujourd'hui peut se chiffrer par des centaines de milliers de dollars en punition d'une seule infraction. Une autre disposition permet à l'inspecteur de visiter les lieux où cet article se vend.

La motion est adoptée et le bill passe en première délibération.

INSPECTION ET VENTE DES GRAINS DE SEMENCE.

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : J'ai dit à mon honorable ami (M. R. L. Borden) que nous étudierions aujourd'hui le budget de l'Agriculture. Cependant, si rien ne s'y oppose, je voudrais d'abord soumettre à la Chambre une résolution dont avis a été donné et qu'il nous faut adopter avant de proposer la loi concernant l'inspection des grains de semence. Il va sans dire que je n'insisterai pas, si mon honorable ami s'y oppose.

M. R. L. BORDEN : Je suppose qu'il ne s'agit pas de mettre le gouvernement en mesure de présenter sa loi. Je ne vois aucune

objection à cela, car si elle doit provoquer un débat, celui-ci pourra avoir lieu lorsque la loi elle-même sera mise à l'étude.

Sir WILFRID LAURIER : Parfaitement.

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Je propose que la Chambre se forme en comité général pour délibérer le projet de résolution qui suit :

Qu'il est expédient d'adopter une loi à l'effet d'interdire la vente de graines de céréales d'herbes, de trèfle ou de plantes fourragères comme graines de semence quand elles contiennent des graines étrangères ; d'établir un étalon de graines de phléole, de trèfle rouge ou de trèfle commun marqué n° 1, ou autrement désignées comme étant de première qualité ; de pourvoir à l'inspection de ces graines et d'imposer des amendes pour contravention à ladite loi.

M. A. C. BELL (Pictou) : Si je comprends bien, le ministre ne se propose pas d'engager la discussion maintenant.

L'honorable M. FISHER : Je désire seulement faire adopter la résolution qui servira de base au projet de loi.

M. JAMES CLANCY (Bothwell) : Dois-je comprendre que le ministre désire que le bill ne provoque pas de discussion ?

L'honorable M. FISHER : J'ai conseillé d'adopter la résolution sans engager le débat. Lorsque le projet de loi passera par la filière ordinaire, il y aura lieu de l'examiner sous toutes ses faces . Bien entendu, la Chambre est libre de mettre en discussion le projet de résolution, si tel est son désir.

M. JAMES GILMOUR (Middlesex-est) : Je désire savoir si le ministre présentera un bill différent de celui de l'an dernier et, dans l'affirmative, en quoi le nouveau diffèrera de l'autre ?

L'honorable M. FISHER : Je répondrai que j'ai fait imprimer et distribuer dans tout le pays, aux grainetiers, aux cultivateurs et aux associations agricoles un grand nombre d'exemplaires du projet de loi dont la Chambre a été saisie à la dernière session. Vu cette distribution, les discussions qui se sont engagées et différents entretiens que j'ai eus avec des grainetiers, je me propose de faire subir quelques retouches au bill.

La principale m'a été suggérée par les grainetiers. Le représentant d'Hamilton (M. Barker) a conduit auprès de moi une députation de grainetiers désireux de me faire part de leurs réflexions. Après un court entretien dans lequel toute la question fut passée en revue, on me suggéra de ne pas entreprendre de définir les différentes qualités de graines de semence, mais de fixer les caractères que devra réunir la qualité inférieure. Tout en accueillant favorablement cette recommandation des grainetiers, j'ai cru qu'il valait mieux définir aussi la meilleure qualité afin d'empêcher qu'un grainetier ne vende comme des graines de la première qualité celles qui ne réunissent pas certains caractères. On a aussi fait subir au texte de légers changements, et retranché certaines parties de l'ancien bill ; toutefois c'est là la principale modification. Bien entendu, le projet de loi sera imprimé avant d'être mis en discussion.

M. CLANCY : Selon moi, on devrait s'attendre à d'autres modifications. La recommandation des grainetiers est très importante et il y a probablement lieu de l'accepter. Toutefois, le ministre ne doit pas avoir oublié que son projet de loi était très sévère à l'égard des fournisseurs des grainetiers. Il s'ingérait de plus dans les petites transactions entre cultivateurs. J'espère que l'honorable ministre fera disparaître ces défauts avant de présenter son projet de loi. Bien entendu, je prendrai connaissance du bill avant d'exprimer une opinion.

M. BELL : Le ministre daignerait-il m'expliquer ce qu'il veut dire quand il déclare qu'il y aura des graines de première qualité aussi bien que des graines ne réunissant que les caractères nécessaires? Si jai bien compris, les grainetiers voulaient qu'il n'y eût qu'une qualité de graines marchandes, la vente des autres étant défendue. Le ministre semble dire que, non content d'adopter cette recommandation, il a aussi établi une qualité supérieure, une première qualité.

L'honorable M. FISHER : Les graines de qualité inférieure sont celles qui réunissent tout juste les caractères nécessaires pour qu'on en permette la vente. Il est aussi question d'interdire la vente de graines désignées comme étant de première qualité ou de qualité supérieure lorsqu'elles ne répondront pas à certaines exigences. Voilà tout.

M. BELL : Ce qui revient à dire qu'il y aura deux qualités?

L'honorable M. FISHER : Le bill définira de quelle qualité devront être les graines pour être mises en vente ; de plus, il déclarera que personne n'aura le droit de vendre des graines désignées comme étant de première qualité à moins qu'elles ne présentent certains caractères.

Je dois dire au représentant de Bothwell (M. Clancy) que, si les grainetiers m'ont demandé de modifier le bill présenté à la dernière session, tous les autres intéressés qui en ont pris connaissance ont d'un commun accord approuvé ses dispositions. J'ai reçu des masses de délibérations adoptées dans des réunions de cultivateurs et par des associations agricoles qui approuvaient la teneur du bill et demandaient de lui donner force de loi.

M. BELL : Puis-je savoir si le ministre a l'intention de faire adopter ce projet de loi à la présente session ?

L'honorable M. FISHER : Oui.

M. BELL : La loi entrera-t-elle en vigueur immédiatement, ou à une date future ?

L'honorable M. FISHER : La loi que je désire faire adopter entrerait en vigueur le premier juillet 1905.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité pour étudier le projet de résolution.

M. SPROULE : N'est-il question que des trois plantes mentionnées dans le projet de résolution ?

L'honorable M. FISHER : Mais non. Il s'agit des graines de céréales et d'herbes, de phléole, de trèfle rouge et de trèfle commun.

M. SPROULE : Non pas de la graine de navets, par exemple ?

L honorable M. FISHER : Non.

M. BRODER : Où désignera-t-on la qualité des graines et qui sera chargé de ce soin ?

L'honorable M. FISHER : Les grainetiers eux-mêmes.

M. BRODER : Il n'y en aura pas deux pour la désigner de la même manière ?

L'honorable M. FISHER : C'est ce que les grainetiers désirent.

M .CLANCY : Je demanderai au ministre s'il déposera sur le bureau la correspondance et les vœux dont il nous a parlé, afin de permettre au comité de bien examiner ces documents de manière à connaître, au moment du débat, la nature des réponses de ceux à qui le ministre a transmis ce projet de loi.

L'honorable M. FISHER : Je me ferai un plaisir de communiquer toute la correspondance à la Chambre.

M. SPROULE : Comment entend-on faire observer les dispositions de cette loi ? Nommera-t-on des inspecteurs chargés de parcourir le pays et de faire l'examen des graines ?

L'honorable M. FISHER : Non ; il y aura dans les bureaux du ministère, à Ottawa, une salle d'inspection ou laboratoire auquel on pourra soumettre des échantillons des graines de semence mis en vente. Le rapport de l'analyste fera preuve de la qualité des grains de semence.

M. CLANCY : L'honorable ministre entend-il déposer ce renseignement immédiatement, ou seulement quand il s'agira de discuter le bill ? Mon intention était d'en prendre connaissance le plus tôt possible.

L'honorable M. FISHER : Je tâcherai de faire copier cette correspondance. Elle est très volumineuse et je ne sais pas si l'honorable député désire que toutes les lettres et délibérations soient déposées.

M. FISHER.

M. CLANCY : Toutes celles qui sont importantes.

L'honorable M. FISHER : Je ferai copier les principales et les déposerai sur le bureau de la Chambre.

M. CLANCY : Ainsi que celles qui sont défavorables au bill, s'il y en a ?

L'honorable M. FISHER : Certainement ; de manière à donner une juste idée de l'ensemble.

M. LENNOX : Je ne m'oppose pas à l'adoption de cette résolution, mais je voudrais que le ministre s'enquît de la manière dont des exemplaires de ce bill ont été distribués par les cultivateurs. L'an dernier, lorsque cette même question a été discutée à la Chambre, j'ai fait observer à l'honorable ministrer qu'il serait très important de connaître, sur ce point, l'opinion des cultivateurs. Je ne mets pas du tout en doute la bonne foi du ministre, quand il dit que cela a été fait pendant les vacances, mais dans le comté que je représente, je ne connais personne qui ait reçu un exemplaire de ce bill. J'espère que l'honorable ministre admettra que je représente un comté agricole très important.

L'honorable M. FISHER : Effectivement.

M. LENNOX : J'ai assisté à plusieurs comices agricoles, et à l'un d'eux, j'ai eu l'occasion de parler aux personnes présentes de l'importance de ce projet de loi. Mais, autant que j'ai pu m'en rendre compte, personne n'en avait reçu un exemplaire. L'honorable ministre peut-il nous donner l'assurance que cela sera fait ?

L'honorable M. FISHER : Certainement.

M. JABEL ROBINSON : M. le président, dans mon comté, cette question a été discutée dans un des comices agricoles. Le délégué qui prit la parole, en cette circonstance connaissait très bien cette question de graines de semence, mais les cultivateurs, en général, en ignoraient le premier mot. Je ne doute pas que ce bill ait été distribué parmi les marchands grainetiers, et parmi ceux qui font des conférences dans les comices agricoles, mais je ne crois pas que les cultivateurs en aient reçu des exemplaires.

L'honorable M. FISHER : Je ne puis pas donner, dans le moment, des détails complets sur la manière dont cette distribution a été faite, mais j'ai donné des instructions pour qu'il fut adressé à tous les officiers des comices agricoles du pays, et à moins que je ne me trompe grandement, c'est ce qui a été fait. Nous en avons fait imprimer 30,000 exemplaires et ils ont tous été distribués, moins quelques-uns. Je suis convaincu que nous en avons distribué 29,000 exemplaires depuis la dernière session, surtout parmi les cultivateurs et leurs représentants.

L'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) me permettra de lui dire que nous avons dans les bureaux du ministère une longue liste de cultivateurs avec lesquels nous sommes en correspondance, directement. Chaque fois que nous recevons une communication relative à l'agriculture, le nom et l'adresse du correspondant sont ajoutés à cette liste et lorsqu'il s'agit de distribuer un document de la nature de celui-ci, il est adressé à tous ceux dont les noms sont sur cette liste. Je ne puis pas dire quels sont ces noms, mais cela est laissé à l'initiative de chacun. Nous avons aussi une liste de spécialistes, tels que pépiniéristes, fabricants de beurre et de fromage, éleveurs et le reste, et cette liste est aussi consultée quand il s'agit de distribuer des exemplaires d'un bill aux différentes associations agricoles du pays.

M. WRIGHT : M. le président, dans le comté de Renfrew-sud, aux comices agricoles tenus l'an dernier, les deux spécialistes qui nous ont été envoyés ont fait de cette question le principal sujet de leurs conférences. Les membres de ces comices agricoles avaient reçu des exemplaires du projet de loi déposé à la dernière session, et lorsque le bill nous sera soumis de nouveau, je déposerai devant la Chambre une série de résolutions en faveur du bill, adoptées par tous les comices agricoles du comté de Renfrew-sud.

M. BLAIN : Combien a-t-on fait imprimer d'exemplaires de ce bill pour la distribution ?

L'honorable M. FISHER : 30,000, je crois.

Il est fait rapport sur la résolution qui est votée en deuxième lecture.

L'honorable M. FISHER : J'ai l'honneur de déposer le bill (n° 125) concernant l'inspection des graines de semence.

La motion est adoptée et le bill passe en première délibération.

DEMANDE DE RAPPORTS—TRAVAUX DE LA CHAMBRE.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : M. l'Orateur, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je tiens à rappeler au gouvernement qu'il y a quelque temps je lui ai demandé de déposer les instructions données aux membres de la haute commission mixte et j'ai compris que l'honorable premier ministre n'y voyait pas d'objection. A moins que je ne me trompe, cela n'a pas encore été fait.

Sir WILFRID LAURIER : Non ; elles n'ont pas encore été déposées.

M. BORDEN : Une autre question sur laquelle je désire aussi appeler l'attention du gouvernement, c'est celle de la sentence arbitrale dans l'affaire des frontières de l'Alaska. J'avais dans l'idée que le gouvernement avait l'intention de publier un Livre bleu, ou tout au moins de déposer la correspondance et tous les documents nécessaire à une étude complète de la question et de les faire imprimer, assez tôt pour que les députés en prissent connaissance durant la session. J'espère que le gouvernement est encore dans ces dispositions. La session est commencée depuis plus de deux mois et demi, et il me semble que ces documents devraient déjà être distribués.

Une autre question encore; il paraît exister parmi nos militaires une grande incertitude quant à la solde qui leur sera allouée pour assister aux camps d'instruction qui doivent être établis cet été. Je ne connais rien de la question personnellement, mais ceux qui sont bien au courant prétendent que cette question devrait être définitivement réglée, au risque de nuire au succès des convocations dans certaines parties du pays. Je ne me rappelle pas exactement les dispositions du projet de loi actuellement devant la Chambre, et qui apporte certaines modifications dans la solde des officiers et des soldats, mais je conclus de ce qui m'a été rapporté que les intéressés désirent savoir si l'augmentation de solde proposée sera accordée à ceux qui prendront part aux exercices cet été.

J'aimerais aussi à savoir quand nous aurons l'exposé budgétaire. L'honorable premier ministre a déjà laissé entendre que nous l'aurons probablement la semaine prochaine. Maintenant que le débat sur la question du chemin de fer est fini, il est peut-être en mesure de donner la date précise.

Sir WILFRID LAURIER : Si les instructions concernant la haute commission mixte n'ont pas encore été déposées, c'est dû à un oubli, mais j'y verrai immédiatement. Les documents relatifs aux frontières d'Alaska ont été préparés et seront publiés prochainement. Je ferai part à l'honorable ministre de la Milice des remarques de l'honorable chef de l'opposition. Quant à la date de l'exposé budgétaire, je laisse au ministre des Finances le soin de répondre à cette question.

L'honorable M. FIELDING : Il y a quelque temps l'honorable premier ministre a laissé entendre que le discours sur le budgent serait prononcé un jour de la semaine prochaine. Si cela est possible nous choisirons probablement jeudi, mais je préfère ne pas fixer de date précise, à présent. Un avis sera donné au commencement de la semaine prochaine.

M. BORDEN : Ce ne sera pas avant jeudi.

L'honorable M. FIELDING : Non; il est possible que cela aille à la semaine suivante, mais ma présente intention est de faire cet exposé la semaine prochaine, et probablement jeudi.

M. URIAH WILSON : L'autre jour l'honorable ministre m'a informé que les listes électorales étaient imprimées au fur et à mesure qu'elles étaient reçues. J'ai ici le reçu du greffier de la Couronne en chancellerie, concernant les listes de Lennox et Addington, et je constate qu'elles étaient toutes rendues ici le 9 décembre et ont été envoyées à l'imprimerie le 11 décembre. Cependant je ne les ai pas encore reçues.

Sir WILFRID LAURIER : J'ai transmis à la Chambre le renseignement que m'avait transmis l'imprimeur du roi. Je lui ai encore écrit hier à ce sujet, et j'espère avoir de nouveaux renseignements à communiquer à la Chambre prochainement.

M. LENNOX : Quand puis-je espérer avoir le rapport ordonné par la Chambre relatif à la commission nommée pour étudier la question des garde-bestiaux ? Je suppose qu'en l'absence du ministre des Chemins de fer, l'honorable premier ministre n'est pas en état de me donner une réponse, mais je tiens à y appeler l'attention du gouvernement. Le 6 avril de l'an dernier, c'est-à-dire il y a plus d'un an, la Chambre a ordonné la préparation de ce rapport, et le 20 mai suivant, le premier ministre promit d'y voir. Le 5 du mois courant, le ministre des Chemins de fer annonça que le rapport était prêt à être déposé, et sur son conseil, je présentai une motion spéciale pour en demander le dépôt. Je n'ai encore rien reçu. L'honorable premier ministre admettra que j'ai bien le droit de renouveler ma demande. Je n'ai pas entendu la réponse qu'il a donnée hier, mais j'ai supposé qu'il était occupé à quelque chose de plus important et qu'il m'a oublié.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami a tort de supposer qu'il n'a pas été écouté hier. J'ai écrit immédiatement au ministre des Chemins de fer et Canaux, et je suis informé que le rapport sera prêt lundi, de sorte que nous l'aurons probablement mardi.

M. LENNOX : En réponse à ma question d'hier l'honorable premier ministre s'est contenté de hocher la tête et je ne savais comment interpréter ce mouvement.

M. R. L. BORDEN : Il y a quelques jours j'ai demandé à l'honorable premier ministre des nouvelles du rapport de la commission relative à certaines concessions au Yukon. Après s'être entendu avec l'honorable ministre de l'Intérieur, il m'a répondu que le rapport serait déposé le lendemain.

Sir WILFRID LAURIER : C'était hier.

M. R. L. BORDEN : Je n'avais pas d'idée que ce fut aussi récent, mais dans tous les cas, c'est une raison de plus d'en reparler aujourd'hui, et de fournir à l'honorable premier ministre l'occasion de réparer son oubli.

Sir WILFRID LAURIER : J'en ai causé immédiatement avec l'honorable ministre de l'Intérieur qui était présent et il m'a promis qu'il serait en état de donner une réponse aujourd'hui. Il n'est pas ici dans le moment, mais je lui rappellerai sa promesse.

L'honorable M. TISDALE : L'honorable ministre de la Milice avait promis de déposer les règlements de la milice, pour permettre à la Chambre de discuter la question de la solde avec connaissance de cause. Je répète qu'il nous faudrait avoir ces règlements avant la discussion du bill.

SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Pour renouveler et améliorer les articles canadiens exposés à l'Institut impérial, de Londres, $8,000.

M. CLANCY : Je ferai observer à l'honorable ministre qu'il nous faudra le rapport des fermes d'expérimentation avant de procéder à l'étude des crédits qui y sont affectés.

L'honorable M. FISHER : Je viens justement de déposer ce rapport sur le bureau de la Chambre. Je n'ai pas l'intention de demander l'adoption de ces crédits avant quelques jours, de sorte que les honorables députés auront tout le temps nécessaire pour les étudier dans le rapport.

M. SPROULE : Quelle exposition avons-nous à Londres ?

L'honorable M. FISHER : C'est le même crédit que celui qui a été demandé l'an dernier. Actuellement, nous n'avons pour ainsi dire pas d'exposition à Londres. Le crédit affecté à l'exercice n'a pas été employé, parce que la réinstallation de l'Institut Impérial n'est pas complétée. L'an dernier, à l'occasion de ce crédit de $8,000 j'ai expliqué les arrangements qui ont été faits, par l'entremise de notre haut commissaire, avec le conseil de commerce qui a maintenant la direction de l'Institut impérial. Il était autrefois géré par une commission indépendante, nommée à peu près à l'époque du jubilée de la défunte reine; mais les autorités impériales ont décidé de la mettre sous les soins du conseil de commerce. Durant le transport nécessité par ce changement de la direction, rien n'a été fait. Cette réorganisation a pris près de deux ans, et nous avons attendu la fin pour voir ce qu'il y aurait à faire. La nouvelle installation est maintenant terminée et le temps est arrivé d'exécuter les arrangements convenus. Rien n'a encore été dépensé sur le crédit voté à la dernière session. Nous n'avons pas jugé à propos de commencer notre exposition avant de bien connaître les nouvelles conditions qui nous étaient faites, mais en vertu du marché conclu entre le haut commissaire et le conseil de commerce à Londres, nous

nous engageons à payer à l'Institut impérial, une somme de £600 sterling par année.

M. POPE : A perpétuité ?

L'honorable M. FISHER : Non; nous pouvons mettre fin au marché quand nous voudrons. Il ne peut continuer que si le parlement vote le crédit nécessaire, d'année en année. Outre cela, il y a encore une contribution de £200 par année au bureau de l'Institut impérial, dans la cité, et une somme de £400 pour les appointements d'un gardien, d'un sténographe et d'un clavigraphiste. Ces différents item forment un total de £1,200 sterling, soit $,6,000 en chiffres ronds.

Les autres $2,000 que l'on demande sont destinés à la préparation des articles qui doivent être expédiés à l'institut.

M. POPE : Le gardien est-il Canadien ?

L'honorable M. FISHER : Oui, c'est M. Harrison Watson. Sa nomination remonte à la fondation de l'Institut, il y a de cela huit ou dix ans. C'était avant mon arrivée au ministère. Il n'a jamais quitté son emploi.

M. POPE : Ces articles doivent être en bien mauvais état, puisqu'il faut quelqu'un pour en prendre soin.

L'honorable M. FISHER : Ils ont assez piteuse mine. Ils ont été envoyés par les provinces, mais on les a grandement négligés. A la suite des représentations qui nous furent faites par des citoyens marquants du Canada qui, de passage en Angleterre, avaient vu ces articles, et après avoir débattu la question avec lord Strathcona, nous avons cru devoir faire en sorte que le pays n'eût pas à rougir des specimens qu'il expose. L'une après l'autre, les provinces ont cessé de s'occuper de l'Institut impérial, d'envoyer leur contribution et de tenir les échantillons exposés en état convenable.

M. CLANCY : Pourquoi ?

L'honorable M. FISHER : Je ne puis me l'expliquer. Tout ce que je sais, c'est que l'intérêt qu'elles portaient à l'institut a semblé s'évanouir. Depuis que je dirige le ministère, je dois le dire, des représentants autorisés de diverses provinces sont venus demander au gouvernement fédéral de se charger de cette exposition, parce que les provinces n'étaient pas en mesure de maintenir les échantillons en bon état. J'ai prié le haut-commissaire d'inviter les autorités provinciales de lui faire tenir les contributions qu'elles se jugeraient en état de verser. Je crois qu'elles ont complètement cessé d'envoyer leurs contributions, mais j'espère qu'elles feront chaque année un versement quelconque ; ce qu'elles paieront sera déduit de ce crédit et nous permettra de faire une exposition plus complète et mieux aménagée.

M. INGRAM : N'expose-t-on pas des articles au bureau d'immigration ?

L'honorable M. FISHER : Oui, les articles se ressemblent quelque peu. Ceux du bureau d'immigration sont sous les soins du département de l'immigration. Notre haut-commissaire, lord Strathcona, qui est gouverneur de l'Institut depuis sa fondation, et y a toujours porté le plus vif intérêt, nous a fortement conseillé de tenir l'exposition des produits canadiens sur un pied convenable. L'objet principal de cet institut est de faire connaître les produits et les ressources des différentes parties de l'Empire, et je crois qu'à la faveur de la nouvelle organisation, on en obtiendra des résultats plus sensibles que par le passé. On veut s'assurer dans la ville un endroit convenable où les colonies et les institutions qui s'occupent de cette œuvre pourront tenir des expositions de temps à autre. L'Institut s'est attaché un nombreux personnel de spécialistes qui sont à la disposition des colonies qui désirent s'enquérir de la valeur des différents produits. C'est à eux que je me suis adressé, il y a quelques années, pour obtenir un rapport au sujet d'une plante fort répandue au Canada et que l'on croyait pouvoir faire servir à la fabrication des cordages. Le rapport qui me fut adressé démontre que cette plante pourrait être utilisée avec beaucoup d'avantage dans cette industrie. On la désigne communément sous le nom de trèfle d'odeur : elle est très répandue dans la province de Québec, et l'on a récemment constaté qu'elle a envahi certaines parties de la province d'Ontario.

M. CLANCY : Elle est très nuisible.

L'honorable M. FISHER : Oui ; mais si on pouvait l'utiliser, le malheur serait moins grand.

M. SPROULE : L'honorable ministre n'a-t-il pas dit que nous n'envoyons pas d'argent à cet institut ?

L'honorable M. FISHER : Il n'en est pas envoyé par mon ministère.

M. SPROULE : Le présent crédit est destiné au renouvellement et à la mise en meilleur état des spécimens de la section canadienne ; or, comment pourra-t-on les renouveler si nous n'en avons pas envoyé ?

L'honorable M. FISHER : Il y a là des articles canadiens, mais ils ne sont pas exposés par les soins de mon ministère, et le parlement n'a pas voté de crédit à cette fin. Le gardien verra à ce que les échantillons confiés à ses soins soient conservés en assez bon état pour qu'on puisse les utiliser ; mais je crains fort qu'il faille pourvoir à une nouvelle exposition.

M. SPROULE : Les spécimens qui se trouvent là n'appartiennent-ils pas aux provinces ? Quel droit avons-nous de les remplacer et de les mettre en meilleur état ?

L'honorable M. FISHER : Les provinces nous ont demandé d'en prendre possession et de pourvoir à leur entretien.

M. TAYLOR : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire quel usage il entend faire de ce crédit de $8,000 ?

L'honorable M. FISHER : Je l'ai dit il y a un instant. Il a été convenu entre lord Strathcona et les autorités de l'Institut, que nous verserons, pour les fins générales de ce dernier, une somme annuelle de £600, ainsi que £200 par année pour l'établissement d'un bureau au centre de la ville. Les appointements du gardien Watson, ceux d'un sténographe et les menues dépenses imprévues représentent environ £400 par année. Cela forme, en tout, £1,200, soit environ $6,000, c'est-à-dire qu'il reste un peu plus de $2,000 que l'on peut faire servir à l'envoi de nouveaux articles.

M. TAYLOR : Je remarque à la page D-18 du rapport de l'auditeur général, que l'exposition des produits canadiens à l'Institut impérial nous a coûté $1,042, moins $360 provenant des expositions de Wolverhampton et de Cork. Il a été payé $36 à John Edgar pour services et frais de subsistance ; $58.40 à Angus K. Stewart, pour frais de déplacement, et $48.56 par rapport aux expositions de Wolverhampton et de Cork. Qu'est-ce que Angus K. Stewart a bien pu faire à l'exposition canadienne pour que nous lui payions des frais de déplacement ? Et pourquoi a-t-on payé $48.56 par rapport aux expositions de Wolverhampton et de Cork ?

L'honorable M. FISHER : A la clôture de ces expositions, il a fallu transporter à l'Institut impérial une certaine partie d'une vaste collection de minerais. M. Stewart, qui avait été préposé à Wolverhampton, fut chargé de les nettoyer et de les mettre en état de figurer à l'Institut où ils se trouvent aujourd'hui.

M. OSLER : On paie environ $6,000 en appointements ?

L'honorable M. FISHER : Non pas ; nous payons à l'Institut une somme de £600 dont l'emploi se fait en dehors de notre contrôle; nous payons £200 de plus pour l'établissement d'un bureau en ville, et une somme de £400 est destinée à M. Watson et aux aides dont il a besoin.

M. OSLER : C'est-à-dire que $6,000 sont destinés au paiement des appointements et $2,000 aux articles exposés.

L'honorable M. FISHER : Je ne dis pas que les appointements représentent une dépense de $6,000.

M. OSLER : A tout évènement, il ne reste que $2,000 pour les articles destinés à l'exposition. A l'heure qu'il est, cette exposition d'articles de provenance canadienne est tout simplement un déshonneur pour notre pays. Je veux bien qu'il soit voté un crédit pour cette fin, mais je ne crois pas qu'une somme de $2,000 nous permette d'arriver à des résultats satisfaisants. Plutôt que de ne voter que $2,000 pour la fourniture des articles de provenance canadienne, j'aimerais mieux que le crédit fut complètement supprimé.

L'honorable M. FISHER : Je suis entièrement de l'avis de l'honorable député, mais j'espère que les provinces contribueront à cette exposition. Elles ont déjà contribué au maintien de l'institut ; elles ont soldé les appointements de M. Watson et défrayé une partie—bien faible, à la vérité—des dépenses occasionnées par l'envoi des articles qu'elles ont fait figurer à l'Institut. J'ai prié le haut-commissaire de les inviter à verser leur contribution, et c'est ce qu'il a fait. Au cours du présent exercice, elles ont versé quelque argent, et si elles persévèrent dans cette voie—et rien ne nous dit qu'elles ne le feront pas—ce sera autant d'ajouté au présent crédit, et nous aurons à notre disposition une somme excédant les $2,000 dont j'ai parlé. Mais si elles refusaient absolument de contribuer la moindre somme, nous serions tenus de payer les montants que j'ai mentionnés. Dans ce cas, j'en conviens, il me serait difficile, ne disposant que de $2,000, d'organiser en une seule année une exposition convenable ; mais j'espère être en mesure, d'ici à la fin de l'exercice financier, d'utiliser une partie du crédit de cette année, lequel n'a pour ainsi dire pas encore été entamé. Ce crédit est de $8,000, et nous n'avons jusqu'à présent dépensé qu'environ $60. Il ne me sera pas possible de l'épuiser entièrement, mais je ferai une dépense aussi large que possible.

M. OSLER : De quelle sorte d'exposition s'agit-il ?

L'honorable M. FISHER : D'une exposition permanente, cela va sans dire. On y a exposé un certain nombre de produits manufacturés, beaucoup de minerais—mais il ne s'en trouve pas qui fasse honneur à notre industrie minière—certains produits agricoles et un certain nombre d'échantillons de nos richesses forestières. Je me suis efforcé d'utiliser les articles qui avaient figuré aux diverses expositions. Ainsi, certains articles exposés à Wolverhampton Court se sont trouvés, lors de la clôture de cette exposition, dans une condition satisfaisante ; ils sont aujourd'hui à l'Institut, où il en est exposé une faible partie. Le reste n'a pas été déballé à cause des changements actuellement en cours d'exécution. Je compte les utiliser tous, comme j'espère aussi utiliser une bonne partie des articles canadiens actuellement exposés à Saint-Louis. Nous n'aurons à payer que les frais de transport. De plus, grâce à l'aide du personnel attaché aux expositions et qui se compose de gens habitués à collectionner, à emballer et à disposer avantageusement les articles à être exposés, j'ai bon espoir d'obtenir des résultats as-

sez satisfaisants tout en n'ayant que $2,000 à ma disposition.

M. OSLER : Plutôt que de ne pas avoir exposition convenable, mieux vaudrait s'en passer.

L'honorable M. FISHER : Je partage entièrement l'avis de l'honorable député (M. Osler).

M. SPROULE : Etant donné la nature de ce crédit, je ne vois pas comment le ministre pourra en disposer de la manière qu'il a indiquée. Le crédit est ainsi libellé : " Pour renouveler et améliorer les articles canadiens ". Si je ne me trompe, mon honorable ami entend consacrer une somme d'environ $6,000 au paiement des appointements des employés.

L'honorable M. FISHER : Non pas.

M. SPROULE : C'est pourtant ce que j'avais compris.

L'honorable M. FISHER : J'ai dit que de cette somme de £1,200, £400 sont destinés aux appointements, le reste devant aller au fonds général de l'institut.

M. SPROULE : Ce qui me déplait, c'est que la destination du crédit n'est pas clairement indiquée. Si cette somme était destiné à l'Institut impérial de Londres, la chose serait consignée comme il convient au budget ; mais comme elle ne doit servir qu'au renouvellement et à l'amélioration des échantillons exposés, je ne vois pas que l'honorable ministre puisse s'en servir pour d'autres fins.

L'honorable M. FISHER : Le crédit pourrait être rédigé avec plus de clarté et de précision.

M. SPROULE : La désignation des crédits sert à nous faire connaître l'emploi des somes votées par le parlement.

L'honorable M. FISHER : Bien que le présent item nous permette d'effectuer des paiements divers, je crois qu'il vaudrait mieux qu'il fut rédigé autrement. Je proposerai qu'on en change les termes.

M. CLANCY : Pour quiconque se rappelle l'aversion que l'honorable ministre (M. Fisher) a manifestée à maintes reprises par rapport à cette question, il est évident qu'il n'y revient aujourd'hui qu'à contrecœur. On ne nous a pas dit ce que font les gouvernements des autres colonies, ni quelle est la nature des articles qu'ils exposent.

Nul ne se plaindra de notre participation au maintien de l'Institut impérial si elle est couronnée de succès. Comme l'a si judicieusement fait observer l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler), nous devrons ou supprimer complètement cette exposition, ou bien la rendre digne en tous points du Canada. L'honorable ministre de l'Agriculture conviendra avec moi, j'en sûr, qu'il y a trop de disproportion entre la somme de $2,000 destinée aux articles d'exposition et celle de $6,000 que l'on donne en échange des privilèges que nous accorde l'Institut impérial. Je ne veux pas dire par là que ces privilèges nous coûtent trop cher; mais puisque nous déboursons d'aussi fortes sommes, nous devrions avoir une exposition susceptible de nous rendre favorable le jugement d'une partie notable de la population anglaise. A l'heure qu'il est, on ne paraît guère se soucier, en certains quartiers, du maîntien de l'Institut. Le gouvernement doit savoir de façon assez certaine que la province d'Ontario, et, peut-être aussi, certaines autres provinces, ne portent plus d'intérêt à l'œuvre de cette institution. J'aimerais que le ministre nous exposât ce qu'il entend faire ainsi que les raisons susceptibles de nous faire croire au succès de ce service. L'exposition devrait être digne du titre d' " impérial " que porte l'Institut. On devrait nous dire ce que font les autres colonies, et l'on devrait nous donner lieu de compter que le Canada occupera la place qui lui convient et lui est due. Le ministre conviendra avec moi qu'au moment de voter cette somme, nous devrions avoir sous les yeux quelque chose qui puisse nous faire croire au succès futur de l'Institut impérial où nous espérons tenir une place importante.

L'honorable M. FISHER : Bien que le présent crédit soit le moins intéressant de tous ceux qui se rattachent à l'œuvre de l'institut impérial, je ne désespère pas cependant de voir les diverses provinces du Dominion continuer de verser leur contribution. Elles n'ont donné avis ni aux autorités impériales ni à mon ministère qu'elle n'entendent plus rien payer à l'avenir. Ce qu'elles paieront sera déduit des £1,200 ou £600 que nous nous sommes engagés à verser à titre de contribution du Canada. Si elles fournissaient une forte partie de cette somme, ce serait autant d'ajouté aux $8,000 destinés à la préparation de l'exposition. Tant que nous ne saurons pas d'une manière positive que les provinces entendent ne plus contribuer à ce service et que, par conséquent, force nous est de consacrer à cette fin la somme entière de $6,000, j'hésiterai à dire que nous serons obligés d'y destiner la totalité du présent crédit.

M. POPE : Quelle raison porte l'honorable ministre à penser que les provinces continueront de verser leur contribution ?

L'honorable M. FISHER : C'est qu'elle n'ont jamais notifié aux autorités anglaises leur intention de ne la plus verser, et que, l'année dernière, elles ont donné quelque argent, bien que ce fût en plus faible quantité que d'habitude.

M. POPE : Ont-elles versé la moitié de leur part de contribution ?

L'honorable M. FISHER : Je ne saurais dire. Certaines provinces ont tout payé, tandis que d'autres n'ont rien versé du

tout. Je ne saurais dire combien il a été payé en tout et partout.

M. CLANCY : L'honorable ministre ne nous a parlé ni de la disposition générale de l'Institut impérial ni de ce qu'en coûte le maintien. Je crois savoir que le maintien de l'Institut est à la charge des gouvernements des différentes colonies.

L'honorable M. FISHER : Je n'ai pas de détails en ce qui concerne les dépenses générales de l'Institut. Il existe un rapport à ce propos, mais je ne l'ai pas sous la main. J'ai par devers moi un mémoire où lord Strathcona dit que la Colonie du Cap—non pas l'ensemble des colonies sud-africaines, mais la seule Colonie du Cap—s'est engagée à verser chaque année une somme de £1,000. Les Indes paient £1,200, soit environ $6,000. Ce sont là les seuls renseignements que j'aie sous la main. Lord Strathcona fait observer que tout ce que nous avons payé jusqu'à présent se rapportait aux articles d'exposition, et que nous n'avons jamais rien payé par rapport aux travaux techniques ou scientifiques. Comme je le disais il y a un instant, il y a là un nombreux personnel de spécialistes chargés de faire des analyses et des études, et d'en communiquer les résultats aux intéressés. Notre contribution de $6,000 destinée aux frais généraux de l'Institut sert à défrayer les dépenses de ce personnel aussi bien que celles de l'administration et de l'organisation d'une intitution de cette importance. Les Canadiens pourront, chaque fois qu'ils le voudront, faire analiser n'importe quel produit.

M. POPE : Quels services rendent ces employés-là ?

L'honorable M. FISHER : Ils analysent tout ce qu'on leur envoie et dressent de leurs recherches un rapport tant au point de vue commercial qu'au point de vue scientifique.

M. POPE : Ces rapports sont-ils publiés ?

L'honorable M. FISHER : Non; ce sont des rapports particuliers qui s'adressent aux intéressés. S'ils étaient d'intérêt général, je m'empresserais de voir à ce qu'ils fussent publiés.

M. POPE : L'Institut ne publie en aucune façon les résultats de ces études ?

L'honorable M. FISHER : Pas les rapports particuliers. Il ne rend compte que du nombre de recherches qu'on a faites; peut-être aussi les classifie-t-il, mais il n'en donne pas les détails.

M. CLANCY : Tout me paraît subordonné à ces examens techniques. Je me plais à en reconnaître la valeur, mais je crois qu'on pourrait aussi bien les faire faire au Canada. Sans avoir étudié la question, il me semble que ce détail n'est pas d'importance primordiale, qu'il est plutôt d'ordre secondaire. On semble y affecter la plus forte partie des $6,000 que nous contribuons.

L'honorable M. FISHER : Ce n'est pas du tout cela qui constitue le principal chef de dépense. Il y a un vaste édifice qu'il faut entretenir, chauffer, éclairer, etc. Le présent crédit sert à payer les gardiens et à solder les dépenses de tout genre. Nous payons £600 par année pour l'espace qui nous est réservé dans ce vaste édifice.

M. POPE : Quel est cet espace ?

L'honorable M. FISHER : La galerie que nous occupons—je parle de mémoire—mesure environ 40 pieds de largeur et près de 400 de longueur.

M. POPE : Quelle est l'étendue de notre espace comparé à celui qui est réservé aux autres colonies ?

L'honorable M. FISHER : Il est aussi considérable, je crois, que celui de n'importe quelle autre colonie, mais nous ne l'avons pas toujours entièremnt utilisé ; ainsi, avec les articles que j'ai fait prendre à Wolverhampton, j'ai rempli une partie de notre galerie qui était restée jusque là inoccupée. Je n'ai pas mis les pieds à l'Institut depuis que les articles y ont été expédiés.

C'est bien à tort que mon honorable ami prétend que j'agis à contre-cœur en cette matière. Sans les changements survenus dans l'administration de l'Institut, il y a longtemps que notre exposition serait complétée; mais tant que ces changements n'ont pas été effectués, il m'a été impossible d'obtenir aucun renseignement ni même de savoir à qui je devais m'adresser. J'écrivis aux membres de l'ancienne administration qui me répondirent que rien ne pouvait être fait avant la réorganisation complète. Cet état de choses s'est maintenu deux années durant.

M. CLANCY : La réorganisation est-elle maintenant terminée ?

L'honorable M. FISHER : Oui.

M. CLANCY : L'honorable ministre voudra-t-il connaître la composition de la nouvelle administration ? Si je pose cette question, c'est parce que mon honorable ami nous a parlé de l'espace alloué dans cet édifice. Ces £600, je n'ai pas dit qu'ils étaient destinés au seul paiement des appointements, mais plutôt qu'ils devaient aussi servir aux frais généraux d'entretien de l'édifice, ainsi qu'aux autres fins déjà énoncées.

L'honorable M. FISHER : Oui.

M. CLANCY : Je voulais connaître notre situation par rapport aux autres colonies. Je présume qu'il est réservé quelque espace à toutes les colonies, et que chacune d'elles a dû verser une contribution plus ou moins

forte. Quant à la nouvelle organisation, je demanderai à l'honorable ministre de nous en faire connaître la composition.

L'honorable M. FISHER : A l'heure qu'il est, elle est entièrement sous la direction du Bureau du commerce. En Angleterre, le Bureau ou le conseil du commerce constitue une branche de l'administration qui a quelque analogie avec notre ministère de l'Agriculture ; il comporte un grand nombre de services qui se rapportent, pour la plupart, aux choses du commerce. C'est un département auquel on attache différents services qu'on ne sait pas au juste à qui attribuer, et qui, je le répète, ressemble au ministère de l'Agriculture. Au Canada, on a assigné les services des brevets, des marques de commerce et autres au ministère de l'Agriculture, bien qu'ils n'aient en réalité aucun rapport avec l'industrie agricole. Le Bureau du commerce semble être un département omnibus composé d'une infinité de services. L'Institut impérial a été placé sous sa direction. Au lieu et place du bureau de direction ou du conseil de l'Institut, on a nommé un directeur qui exerce en même temps les fonctions de contrôleur. Autrefois, l'Institut était pourvu d'un directeur, sir Frederick Abel, et d'un conseil. C'était le directeur qui, en réalité, était roi et maître ; le conseil se contentait de ratifier ses actes. Aujourd'hui, c'est le président du Bureau du commerce, membre du gouvernement anglais, qui est le chef responsable de ce service, et, à la mort de sir Frederick Abel, le professeur Dunstan fut appelé à prendre la direction de l'institut.

Je ne saurais renseigner mon honorable ami quant à la part de contribution des autres colonies. Le service de l'Institut se divise en deux sections distinctes. Il y a, d'une part, la section technique, qui a été considérablement augmentée en ces dernières années ; le professeur Dunstan m'apprend qu'il se propose de lui donner une importance encore plus grande. L'autre section du service comprend l'entretien, la surveillance et l'administration des édifices de l'exposition. En outre, la nouvelle administration s'est assuré, au centre de la ville de Londres, l'usage d'un bureau ou d'un immeuble où l'on exposera des produits. L'Institut lui-même est situé dans Kensington-sud, mais l'administration a ouvert au centre de la ville un bureau où des employés répondront aux demandes de renseignements, et où notre propre gardien devra se trouver à certaines heures afin de renseigner, lui aussi, le public. Certains articles seront provisoirement installés dans cet édifice. On nous conseille d'envoyer au bureau du centre de la ville des échantillons de nos produits naturels, et même des articles de nature périssable qui y resteraient exposés pendant quelques semaines sous la surveillance du gardien ; les citoyens anglais qui portent un intérêt particulier aux objets que l'on exposerait ainsi seraient invités à les aller voir.

Si les articles exposés sont de nature permanente, il seront ajoutés à l'exposition générale de l'Institut dans la partie ouest de la ville. Tout ce travail est sous la surveillance du conseil de commerce et nous fournissons £600 pour l'entretien général et £200 pour l'entretien spécial du bureau de la ville, et aussi pour l'usage de l'Institut. Nous ne contrôlons pas les détails de cette dépense.

M. ARMSTRONG : Je remarque que durant l'année 1903-1904, pour renouvellement et amélioration de l'exposition canadienne à l'Institut impérial, l'honorable ministre de l'Agriculture a eu un crédit de $8,000, et je remarque que d'après le rapport de l'auditeur ginéral, au sujet de l'exposition canadienne à l'Institut impérial de Londres, il n'a dépensé que $1,042. Dois-je comprendre que si ce crédit est voté l'honorable ministre aura à sa disposition environ $15,000 ?

M. FISHER : Mon honorable ami oublie le fait que ces crédits sont périmés après un certain temps. D'abord la dépense dont il est parlé dans le rapport de l'auditeur général était pour l'année précédente, et il y avait un crédit de $3,000 pour cette année. C'est pour l'exercice financier actuellement en cours, que nous avons un crédit de $8,000, et sur cette somme, je n'ai dépensé qu'environ $60. J'ai parlé de l'arrêt causé par le transfert de l'Institut. Cela a complètement arrêté mes dépenses et m'a empêché d'agir à ce sujet. La conséquence en est qu'à la fin de l'exercice financier, à moins que je puisse m'arranger de façon à dépenser quelque argent pour la préparation des articles à exposer, tout le crédit de $8,000, à l'exception de la faible somme dont j'ai parlé, sera périmé.

M. TALOR : Vous payez £600 sur l'exercice financier courant ?

M. FISHER : Non ; il est possible que je ne puisse pas le faire. Si je le puis, j'utiliserai une partie de ce crédit avant le 1er juillet en payant sur l'exercice qui va commencer. De cette manière, je pourrai peut-être utiliser une partie du crédit du présent exercice financier et il m'en restera plus sur le prochain exercice financier, à dépenser pour la préparation des articles si cela est nécessaire devant être exposés. Le paiement des £600 n'est pas encore échu.

M. TAYLOR : Quand cet arrangement a-t-il été conclu ?

M. FISHER : La lettre de lord Strathcona proposant cet arrangement a été écrite le 23 mai 1903. Aucun paiement n'a été fait, parce que l'organisation de l'Institut n'était pas encore achevée. Il y a quelques mois seulement on m'a informé qu'elle était complètement achevée et que nous pouvions nous mettre à l'œuvre. En conséquence,

je n'ai rien payé à l'Institut pour cet arrangement.

M. WILSON : Combien vous attendez-vous à payer ?

L'honorable M. FISHER : £600 pour l'entretien en général, £200 pour le bureau de la ville et £400 pour les appointements du curateur et de ses aides de bureau.

M. WILSON : Le ministre se propose-t-il de payer pour toute l'année ?

L'honorable M. FISHER : Non, certainement. Le paiement commencera lorsque l'organisation sera achevée. Je ne paierai pas plus que le montant dû.

M. SPROULE : Vous devancerez l'exercice financier.

L'honorable M. FISHER : Un paiement fait sur l'exercice financier est légal.

M. CLANCY : Est-ce que notre contribution est fixe ou est-elle changée d'année en année ?

L'honorable M. FISHER : Le haut-commissaire explique comment il est arrivé à ce montant. Cela a été arrangé par le haut-commissaire à Londres et le gouvernement a confirmé ce qu'il avait fait, mais je n'ai pris aucune part à l'arrangement.

M. CLANCY : Je crois comprendre que l'Institut impérial, comme on le nommait autrefois, a été absorbé par le conseil de commerce impérial, et l'on semble s'être demandé si ces articles d'exposition seraient jetés aux rebuts ou entretenus sans aucun égard pour leur valeur future. Je crois que l'on a eu grandement tort de mettre l'Institut impérial sous la direction même d'un département du gouvernement impérial, parce que cela a pour résultat de nous faire perdre notre identité. Si l'Institut impérial doit avoir pour nous un intérêt quelconque à l'avenir, il devrait être entretenu par les diverses colonies ou abandonné complètement. Je regrette beaucoup cette réorganisation, parce que, si nous espérons que cette exposition puisse jamais valoir un dollar, je suis personnellement d'opinion que nous devrions avoir un Institut impérial de fait comme de nom. Même s'il est nécessaire pour nous de fournir une contribution plus élevée afin d'avoir un véritable Institut impérial, je crois que nous devrions la fournir. J'ignore si le ministre a été consulté au sujet de la réorganisation, mais, pour ma part, je ne puis m'empêcher de songer que l'on n'a pas fait preuve de sagesse en adoptant cette mesure.

L'honorable M. FISHER : La réorganisation a été arrangée par les autorités de l'Institut impérial, mais nous n'avons pas été consultés au sujet de son opportunité. Lord Strathcona était l'un des directeurs, et son rapport semble démontrer qu'il est en faveur du transfert. On nous a demandé si nous continuerions à être représentés et à avoir une exposition dans l'Institut impérial, et nous avons cru qu'il vaudrait mieux y consentir. On m'informe qu'un comité consultatif représentant les diverses colonies a été nommé et que lord Strathcona est membre de ce comité. Je suppose que la Chambre de commerce dirige l'Institut d'après les conseils de ce comité.

M. POPE : Que dit le dernier rapport annuel de l'Institut au sujet de la contribution des diverses colonies ?

M. FISHER : Je n'ai pas eu ce rapport.

M. POPE : Je l'ai envoyé demander à la Bibliothèque et l'on a dit que vous l'aviez.

M. FISHER : Mon sous-ministre vient de l'apporter. Je constate que ceci n'est pas le rapport annuel de l'Institut, mais un bulletin qui est publié par l'Institut, et après l'avoir feuilleté à la hâte, je ne crois pas qu'il contienne le renseignement demandé par l'honorable député.

M. POPE : Assurément, il doit publier une espèce de rapport annuel.

M. FISHER : Nous n'en avons pas reçu à mon ministère. Je suppose qu'il se trouve au bureau du haut commissaire à Londres.

M. BLAIN : Je crois que quelqu'un au Canada mérite d'être blâmé pour la condition dans laquelle se trouve cet Institut impérial. Je ne crois pas que le comité veuille faire retomber tout le blâme sur le ministre de l'Agriculture, mais l'honorable ministre est le seul homme que le comité puisse tenir responsable de la dépense judicieuse des fonds et du soin que l'on doit prendre de nos échantillons dans la métropole. Je remarque que l'honorable ministre a la même histoire à raconter cette année que celle qu'il a racontée il y a deux ans, lorsqu'il a informé le comité que la direction de cet institut avait été transférée au conseil de commerce.

M. FISHER : Il faut qu'elle soit passablement exacte puisqu'elle a subi l'épreuve de deux années.

M. BLAIN : La seule chose dont nous nous plaignons c'est de l'inaction de l'honorable ministre.

M. FISHER : Je ne pouvais pas agir vu que le transfert n'avait pas été fait.

M. BLAIN : Il y a deux ans l'honorable ministre a déclaré que le transfert avait été fait au conseil de commerce ; et cependant, l'honorable ministre déclare cet après-midi que l'exposition canadienne est aujourd'hui dans le même état, ou même dans une condition encore pire qu'elle n'était il y a deux ans. Je crois que le ministre devrait accorder plus d'attention à cette affaire. Il est allé en Angleterre en 1901 et y a importé lui-même les articles devant être exposés ; et d'après sa propre déclaration, et il s'est convaincu que cette collection ne fai-

sait pas du tout honneur au Canada. Il fait maintenant la même déclaration. Je ne sais pas au juste comment cette exposition devrait être conduite, mais il me semble qu'elle ne devrait pas dépendre du gouvernement impérial mais du gouvernment canadien. C'est une exposition canadienne et je crois que l'honorable ministre devrait voir à ce que le gouvernement canadien en prenne soin. Mon opinion est qu'une certaine somme d'argent devrait être dépensée par le gouvernement canadien pour exposer nos produits canadiens en Angleterre. Je crois que l'on devrait se procurer une grande salle, où les exposants canadiens pourraient envoyer leurs produits pour y être exposés durant un certain temps, après quoi ces produits seraient enlevés pour être remplacés par d'autres produits à exposer. Au lieu de voter de l'argent au gouvernement impérial pour lui en laisser l'emploi, nous devrions le dépenser nous-mêmes. Si le ministre voulait mettre un peu d'énergie dans l'expédition de cette besogne, il pourrait mettre notre exposition dans un état qui nous ferait honneur, au lieu de venir devant nous d'année en année nous faire entendre la même ritournelle, sans rien proposer de pratique. L'honorable ministre dit que le département conseil du commerce du gouvernement britannique dont dépend l'Institut impérial, est quelque chose comme un département omnibus, et l'an dernier il a dit que cela ressemblait au département du ministre du Commerce du Canada. Je crois qu'il devrait ménager un peu plus les susceptibilités de cet honorable ministre, lequel, à mon avis, occupe une position plus importante que celle de chef d'un département omnibus.

M. CLANCY : C'est là une accusation sérieuse contre le ministre du Commerce. Cela veut dire, en traduisant librement, qu'il tient un magasin de ferrailles.

M. SPROULE : Un vieux magasin de bric-à-brac.

M. CLANCY : Si le fait n'était pas bien connu que l'honorable ministre du Commerce est un gentilhomme des plus aimables, il y a longtemps qu'il aurait protesté ; mais il a supporté cette insinuation avec une patience toute chrétienne.

Je voudrais demander à l'honorable ministre de l'Agriculture, avant qu'il soit irrévocablement lié à quelque projet, s'il ne croit pas que cet argent serait mieux employé à organiser une exposition qui serait purement canadienne. Je crois que nous devrions tous espérer qu'étant donné le fait que les ressources du Canada croissent et se multiplient, un plan définitif quelconque sera adopté pour établir une exposition qui puisse nous faire honneur. Nous n'avons entendu de la part du ministre rien qui soit de nature à nous faire espérer le succès, même avec cette nouvelle organisation. Il nous dit qu'elle est sous la dépendance de la Chambre de commerce, qui est un département-omnibus, une espèce de réceptable pour les articles de rebut—pour les choses qui n'ont pas assez de valeur pour être conservées, mais qu'il serait pénible de jeter à la voierie. Tout en ne m'opposant pas au crédit, je crois que le Canada ne devrait pas être lié envers un plan quelconque de contribution à l'avenir, à moins que nous ayons quelque déclaration définitive au sujet de la nature de ce plan.

M. LENNOX : Je veux parler au ministre de l'Agriculture comme un cultivateur parlant à un cultivateur. Je suppose que l'honorable ministre est un agronome pratique, et sous ce rapport, il y a un lien de sympathie entre nous. Si j'ai bien compris la déclaration de l'honorable ministre, nous avons affaire au département du conseil de commerce britannique. Si j'en crois mes souvenirs, ce département n'a pas été beaucoup en harmonie avec le peuple du Canada par le passé. Je crois que c'est avec le président du conseil de commerce que nous avons eu toutes les difficultés au sujet de l'interdiction qui frappe le bétail canadien. En conséquence, je crois que le ministre de l'Agriculture aurait dû éprouver beaucoup de crainte en examinant cette proposition au nom des cultivateurs du Canada. Nous sommes dans la situation suivante, telle que définie par le ministre de l'Agriculture cet après-midi : Il y a en Angleterre un département connu sous le nom de département du conseil de commerce, qui accepte tout ce que personne autre ne veut accepter. J'ignore comment on doit qualifier ce département. Le ministre de l'Agriculture nous dit qu'il est semblable au ministère de l'Agriculture en Canada.

Il y a un an, si j'ai bien compris, le ministre de l'Agriculture disait que cet Institut impérial était semblable au ministère du Commerce, mais le même honorable ministre avait coutume de prétendre que le ministère du Commerce était parfaitement inutile. A mon avis, le ministère de l'Agriculture serait d'une valeur considérable s'il était convenablement administré. Ce qu'il nous faut, c'est une réorganisation sur toute la ligne. L'attention du ministre est détournée par un trop grand nombre de choses. Le département du recensement suffirait à lui seul à mettre hors des gonds presque tous les honorables ministres par ses iniquités, ses énormités et ses anomalies. Ce que je prétends, parlant comme un cultivateur à un cultivateur, c'est que nous devrions avoir pour les cultivateurs du Canada, tant dans le ministère de l'Agriculture ici, qu'en Angleterre ou ailleurs, quelque chose qui les distingue des cultivateurs des autres pays. Je ne crois pas que la classe agricole soit équitablement représentée dans l'Institut impérial. Autant que je puis comprendre, cette exposition n'est pas de nature à procurer des avantages aux cultivateurs du Canada, mais elle est au contraire dans un état tel qu'elle leur sera

plutôt nuisible, et qu'il faudrait adopter quelque autre plan. Je crois que l'honorable ministre conviendra avec moi que nous devrions avoir un ministère consacré aux seuls intérêts des cultivateurs, au lieu d'avoir un ministère où l'on déverse tout ce qu'on ne peut loger ailleurs. Le fait qu'il en est ainsi dans le ministère de l'Agriculture, explique probablement pourquoi les intérêts agricoles ne sont pas sauvegardés d'une façon aussi satisfaisante dans ce ministère qu'ils devraient l'être. Cela ne peut être dû à quelque défaut de la part du chef du ministère. En ma qualité de cultivateur, j'ai le plus sincère respect pour l'honorable ministre qui représente le ministère de l'Agriculture. Toutes les fautes qu'il a pu commettre par le passé, je les attribue à ce fait qu'il a si clairement démontré cet après-midi : que le ministère de l'Agriculture sert à remiser tout ce dont on n'a pas besoin ailleurs.

M. TAYLOR : Les députés de Bothwell, de Peel et de Marquette ont posé à l'honorable ministre un certain nombre de questions auxquelles il va lui falloir répondre. J'espère qu'il y répondra comme à celle-ci que je vais lui poser moi-même : A la page D-18 (v. a.),du rapport de l'auditeur général, je trouve que, jusqu'au 1er juin 1903, il a été dépensé, par rapport à l'étalage canadien de l'Institut impérial de Londres, $1,042, moins $360.01 payés par les expositions de Wolverhampton et de Cork, de sorte qu'il reste une différence de $681.99. A la page D-21, je trouve les item suivant les expositions de Wolverhampton et de Cork, inscrits en détail sous la rubrique de " l'Institut impérial ", (page D-18) : $360.01. Je ne vois pas la raison de cette indication. mais je vois bien que, par rapport aux expositions de Wolverhampton et de Cork on a acheté beaucoup d'articles et qu'on a revendu quelques-uns de ces articles-là lorsque ces expositions prirent fin. A la page D-19, je trouve qu'on a acheté de Phillips et Jones les articles suivants : 18¼ verges de tapis, $13.14 ; 9 plumeaux, $16.88 ; 14 verges de tapis de table, $8.65 ; 3 nattes en cacao, $33.70 ; 16 verges de linoléum, $5.35 ; divers autres articles, $2.81, soit, en tout, $80.53. Cependant, aucun de ces articles n'est mentionné dans l'état détaillé des marchandises vendues. Qu'en a-t-on fait ?

Je vois aussi à la page D-19, qu'on a acheté de Hiram Walker et Fils, deux caisses de whiskey " Canadian Club ", pour le prix de $20.93. Je découvre que ces marchandises n'ont pas été vendues. L'honorable ministre voudrait-il nous dire pourquoi il a acheté et apporté à l'exposiiton de Wolverhampton deux caisses de whiskey, et s'il a consommé lui-même toute cette liqueur ou s'il en a fait boire à ses amis ? Les cultivateurs et les partisans de la tempérance vont manifester le désir de savoir pourquoi on leur fait payer deux caisses de whiskey au ministre.

M. LENNOX.

L'honorable M. FISHER : Je crains d'être obligé de demander à mon honorable ami d'attendre jusqu'à ce que je puisse me renseigner. J'ignore si mon honorable ami ou quelques-uns de ses collègues ont visité cette exposition.

M. TAYLOR : L'honorable ministre est certainement responsable de l'achat de cette marchandise et il n'aurait pas acheté ce whiskey s'il n'en eut eu besoin pour son propre usage.

M. COCHRANE : L'honorable ministre n'est-il pas responsable de cette dépense ?

L'honorable M. FISHER : Certainement.

M. COCHRANE : Alors, il est responsable de l'achat de ce whiskey. Je pourrais comprendre le sourire béat de l'honorable ministre s'il en avait une lampée lui-même, mais je m'oppose à ce qu'il dépense l'argent du peuple de cette manière, pour aller ensuite à travers le pays, se pavaner à la tête des prohibitionnistes. Mais cela est bien conforme aux traditions du parti auquel il appartient—trompeur en toutes choses et désespérément méchant. Comment peut-il prendre l'argent du peuple, le dépenser de cette manière, puis venir ici le sourire aux lèvres et prétendre qu'il n'est pas responsable. Qui a bu le whisky ? Il est facile de branler la tête lorsqu'il n'y a rien dedans.

L'honorable M. FISHER : Peut-être qu'il n'y avait rien dans le whisky.

M. COCHRANE : Quoi qu'il en soit nous avons dû en payer le prix. C'est précisément de cette manière que la ferme centrale est administrée du commencement à la fin—sur la base du whisky pour lequel le peuple paye et dans lequel il n'y a rien. Ceci est une affaire très sérieuse. Bien que je ne m'oppose pas à l'item—quelques dollars ne sont pas une affaire—cependant je ne puis me faire à l'idée de voir le ministre de l'Agriculture, objet de l'admiration des prohibitionnistes, donner l'argent du peuple pour deux caisses de whisky, puis nous dire qu'il ne sait pas qui a bu cette liqueur. Il faudra qu'il donne au pays une meilleure explication.

M. CLARE : L'honorable ministre a expliqué qu'il faut environ $6,000 pour l'entretien en Angleterre de notre exposition à l'Institut impérial ,ce qui laisse $2,000 pour les fins de l'exposition. Comme l'a dit l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler), cette somme est très faible, et le ministre a dit qu'il espérait obtenir quelque chose des provinces comme par le passé. Mais lorsque l'honorable député de Lambton s'est informé du crédit de $8,000 sur le dernier exercice, le ministre a dit qu'il pourrait probablement employer cet argent cette année. Nous ne savons donc pas quel montant d'argent le ministre a l'intention

de dépenser sur cet item. Le ministre a-t-il le pouvoir de prendre l'argent du crédit de l'année dernière pour l'employer l'année prochaine?

L'honorable M. FISHER : Le crédit de $8,000, dans la première colonne doit être dépensé entre le premier juillet et le 30 juin prochain. Virtuellement, il n'a rien été dépensé de cette somme. Si ce crédit est voté, il se peut que je sois en mesure d'en dépenser une partie avant le premier juillet; mais je n'ai pas le droit d'en dépenser un seul sou une minute après minuit le 30 juin prochain.

M. CLARE : Avez-vous le droit de faire un payement anticipé ?

L'honorable M. FISHER : Si l'on m'autorise à payer £600 à l'Institut impérial pour les dépenses de l'année, à partir du jour où on y a commencé le travail il y a deux mois, je serai en mesure de prélever cette somme sur le crédit de cette année avant le premier juillet prochain, et je me trouverai alors libéré de cette obligation jusque vers la date correspondante, l'année prochaine. Puis, je serai à même de prélever un certain montant de plus pour la préparation des articles à exposer. Bien plus, si je puis d'ici à quelques jours faire les préparatifs nécessaires, en vue de l'envoi des articles d'exposition en Angleterre, je serai peut-être en mesure de dépenser une partie des $8,000 votés pour la présente année fiscale, dans le but de préparer ces articles d'exposition, et ce sera autant de fait avant le commencement de l'exercice financier courant pour lequel je demande actuellement ce crédit. De cette manière, je pourrai avoir au delà des $2,000 pour la préparation des articles à exposer à l'Institut impérial dans le cours des prochains six ou huit mois.

M CLARE : Alors, mon raisonnement est exact : il sera possible pour le ministre de l'Agriculture de se servir du crédit du dernier exercice pour les fins de l'exercice prochain.

L'honorable M. FISHER : Mais non.

M. CLARE : Il n'y a pas d'autre conclusion à tirer de ce que vous avez dit.

M. FISHER : J'ai aujourd'hui $8,000, que je suis libre de dépenser d'ici au premier juillet prochain ; mais il n'est pas possible de dire exactement quelle proportion de ce crédit je pourrai dépenser. Après le premier juillet prochain, si le présent crédit est voté, j'aurai $8,000 à dépenser dans le cours du prochain exercice financier, et je ne pourrai les dépenser que dans le cours de cet exercice.

M. CLARE : Nous ne sommes pas plus avancés ; le ministre nous avait donné à entendre que les $8,000 ne seraient pas dépensés.

M. FISHER : J'ai dit que je ne les avais pas dépensés.

M. CLARE : Et que vous ne les dépenseriez pas.

M. FISHER : Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. CLARE : Si le ministre se reporte au compte rendu des Débats, il verra que c'est là ce qu'il a dit. Il se propose d'utiliser une partie du crédit de £600 de l'année dernière, pour payer les dépenses de l'exercice qui va commencer.

M. INGRAM : Je crois que le ministre a recommandé la location de bureaux dans la rue Cheap. Le local de l'Institut est à South-Kensington et les articles exposés là n'en ont pas été enlevés. Que devons-nous payer au bureau du commerce relativement à l'Institut de South-Kensington, et que devons-nous pour notre bureau de la rue Cheap pour lequel nous payons à peu près £100 par année ?

M. FISHER : La nouvelle organisation a loué un bureau beaucoup plus spacieux, et beaucoup mieux situé, me dit-on, dans la ville, et elle nous demande de contribuer £200, au lieu de £100. Ce bureau est situé à Portland-House, rue Basinghill, près du palais du lord-maire. L'exposition ne sera transportée là que temporairement. Certaines salles seront assignées à l'exposition, et à certaines périodes, elles seront réservées à nos articles, tandis qu'à certaines autres, elles seront réservées à l'exposition des produits d'autres colonies. Nous aurons une certaine catégorie d'articles en certains temps et une certaine autre catégorie en d'autre temps. Parfois l'exposition permanente sera transportée là, tandis qu'à d'autres périodes nous pourrons envoyer d'ici des articles périssables, qui ne pourraient être exposés dans de bonnes conditions dans les salles de South-Kensington.

M. INGRAM : Les salles de South-Kensington sont mal situées et incommodes ; pourquoi continuerions-nous de nous en servir ? Continuez-vous à payer £100 pour le bureau de la rue Cheap ?

M. FISHER : Nous avons cessé de l'occuper le 15 avril dernier. Nous n'avons commencé à payer les £200 qu'une fois l'arrangement des £100 terminé.

M. INGRAM : Le ministre peut-il nous dire quelles sont les dimensions du nouveau bureau comparées à celles de l'ancien ?

M. FISHER : Non ; je n'ai qu'une lettre dans laquelle on m'informe qu'on a loué ce bureau, et qu'il est beaucoup plus vaste et plus commode que l'autre.

M. INGRAM : L'honorable ministre s'est plaint de la crise survenue dans les affaires de l'Institut impérial, de ce qu'il n'est d'aucun service pratique et de très peu d'utilité pour le peuple canadien. Il y a deux ans, son but en s'assurant un nouveau local était d'exposer des conserves à certaines époques

de l'année, du beurre et du fromage canadiens, des jambons, du bacon, etc., tandis que l'ancien institut devait être assigné aux minéraux et aux produits forestiers. J'aimerais à savoir ce qu'il a fait au sujet de l'exposition de conserves et des étalages de cette nature.

M. FISHER : Il n'y a pas eu d'étalage. Je n'ai rien fait à ce sujet ; toute l'organisation de l'Institut étant restée en suspens, je n'ai eu l'occasion de rien faire à ce sujet.

M. INGRAM : Je dois dire que le ministre n'est pas à l'abri de tout reproche à cet égard ; il a fait preuve de beaucoup de négligence. En 1902, il expliqua ce qu'il se proposait de faire, de concert avec lord Strathcona, pour que le bureau qu'il avait loué fût de quelque service au Canada. L'année dernière, il donna les mêmes explications ; et pourtant il n'a rien été fait.

Le ministre ne déploie pas assez de zèle; ou du moins, il ne le fait pas dans la mesure voulue par le peuple canadien. Le ministère ayant constaté que le service de l'immigration en Angleterre souffrait de l'absence d'échantillons de nos produits, force lui a été de s'occuper de cette œuvre et d'effectuer les installations voulues pour l'étalage des produits canadiens. Le ministre fait preuve de négligence, et dans l'intérêt du commerce, il importe qu'il déploie plus d'activité. L'étalage des produits canadiens, dans la circonstance mentionnée, aurait dû produire de tout autres résultats, et je le répète, il importe que le ministre déploie plus de zèle.

M. FISHER : Cela va sans dire, il m'eût été impossible d'utiliser ces échantillons.

M. POPE : Venant de la même partie du pays que le ministre de l'Agriculture, je m'étonne de voir figurer au budget cet article relativement aux produits de la distillerie de Walker. Il y a ici, je l'appréhende fort, une preuve de l'état d'âme du ministre de l'Agriculture, cet achat a sans doute donné une telle satisfaction qu'on l'a renouvelé tout récemment, et l'habitude acquise par certains individus, dans la consommation du contenu de ces deux caisses de spiritueux, tend à se confirmer. Le pays, j'espère, ne sera pas obligé de payer ce mémoire dans son intégrité.

L'honorable M. FISHER : Non.

M. POPE : Je n'ai pas à m'occuper du code de moralité appliqué par les ministres, mais je trouve singulier que le ministre de l'Agriculture ait cherché à nous convaincre, cet après-midi, qu'il a réussi à éluder la loi au sujet de la dépense de ces $8,000, pour la première année. Il importe ici de ne pas user de réticences et de faire un loyal exposé des faits; car, je connais assez le ministre de l'Agriculture pour affirmer que s'il lui est possible d'éluder la loi, en se servant d'une échappatoire quelconque, il est homme à le faire. Le ministre a pu, sans doute, invoquer des motifs d'un ordre plus élevé pour s'innocenter; mais comme j'ai assisté aux débats, sans y participer, et sans y prêter une attention soutenue, je n'ai pas bien saisi ses explications. Cependant, si c'est là le code de moralité que les ministres tiennent à appliquer en matière budgétaire, j'en suis convaincu, le ministre de l'Agriculture leur damera le pion. Le cabinet ne nous donne guère d'éclaircissements sur les articles de dépenses que nous discutons actuellement. Le ministre de l'Agriculture plaide ignorance; mais les autorités provinciales, espère-t-il, participeront à ces dépenses. Cependant, il ne saurait affirmer la chose avec certitude et, en attendant, il coopère avec une organisation qui, dit-il, depuis deux ou trois ans, se trouve dans une situation fort précaire et ne mérite pas notre confiance. Si les autorités provinciales sont aussi bien renseignées que le ministre de l'Agriculture semble l'être au sujet de cet Institut impérial, il n'est guère probable qu'elles participent à cette œuvre; et si elles n'y coopèrent pas, et que le ministre de l'Agriculture utilise les huit mille dollars affectés à ces besoins, il se fera un devoir, comme il nous l'a déclaré, de dépenser cette somme avec toute la célérité possible, d'ici à l'époque des élections générales, qui ne sauraient tarder, et alors il n'aura plus le droit de dépenser les crédits votés. A mon avis, il serait bien préférable que le ministre nous demandât une augmentation légitime de crédit, au lieu de chercher à éluder la loi, même avec l'approbation tacite de cette Chambre. Cet Institut Impérial me semble fort suranné, à moins qu'on ne lui fasse subir des réformes importantes. J'ai consulté le personnel de la Bibliothèque du parlement au sujet de cet institut, et voici tous les renseignements que j'ai pu obtenir: Un rapport de la section des Indes à l''Institut impérial. En me transmettant ce volume, M. Griffin me dit:

> C'est tout ce qu'on a publié de plus récent. Cet institut est fort rétrograde et ne rend guère de services au public.

Voilà l'opinion du bibliothécaire au sujet de cette institution. Cet institut a été transféré au conseil impérial de commerce qui n'a guère fait preuve d'amitié à notre endroit, par le passé, relativement à l'interdiction de l'importation des bestiaux canadiens sur pied.

A mon avis, puisqu'il est entendu que nous aurons une exposition de produis canadiens à Londres, il importe qu'elle soit parfaitement organisée, et à ce point de vue, un crédit de huit mille dollars me semble insuffisant. Un crédit de deux mille dollars suffirait à peine aux frais d'un étalage d'échantillons minéralogiques de premier ordre. Je le répète, ce crédit de huit mille dollars est tout à fait insuffisant. Il est injustifiable de dépenser le crédit voté l'année dernière, tout simplement dans le but de l'utiliser, et sans se donner la peine de l'employer à bon es-

cient. Le ministre est inexcusable de vouloir appliquer ce crédit au paiement d'une redevance annuelle qui ne viendra à échéance que l'année prochaine. C'est violer l'esprit et la lettre de la loi. En pareilles circonstances, l'attitude du ministre me semble injustifiable. Depuis deux ans, affirme-t-il, cet Institut impérial est tout à fait désorganisé ; or, il s'agit de le transférer au conseil de commerce qui le réformera; or, ce bureau, par le passé, est loin d'avoir fait preuve de bienveillance et d'amitié à l'endroit du Canada. Si je consulte les rapports pour y chercher des renseignements, je n'y trouve que la preuve évidente de négligence de la part du ministre, et en pareilles circonstances, il importe que le ministre décide si le pays fera cette exposition à Londres. Ne confions cet étalage qu'à une institution éprouvée qui en puisse assurer le succès ; puis, ne lésinons point et votons le crédit voulu, de façon que cette chose tourne à l'honneur du pays. Sinon, c'est un simple gaspillage d'argent. Les sommes dépensées, au cours des deux ou trois années passées, ont été en pure perte, comme l'ont fait observer deux ou trois députés, y compris le ministre lui-même qui tous s'accordent à dire que cette exposition est indigne du Canada. Il faut bien tenir compte au ministre du louable désir qu'il exprime au sujet de l'amélioration de cette exposition ; mais il n'a pas réussi à convaincre les députés de la gauche qu'il tient à coopérer avec une organisation qui soit en mesure de faire de cette exposition un succès qui tourne au bénéfice du pays. En outre, au point de vue de l'immégration, nous ne retirons certainement pas tous les avantages possibles de cette exposition. Au point de vue mercantile, cette exposition est, sans doute, excellente. Elle peut contribuer à nous mettre en relations avec les capitalistes, les exploitants de mines et avec les commerçants qui cherchent à acheter nos matières premières. Mais si l'on tient à ce que cette œuvre imprime un plus vif essor au mouvement de l'immégration, il faudrait que cette exposition fût établie dans une tout autre partie de l'Angleterre. Si le gouvernement tient à attirer au Canada des immigrants de l'Angleterre, c'est dans les parties même du pays où demeurent ces bons immigrants qu'il faut établir cette exposition, et cela afin de nous mettre en relations avec eux, de préférence à ces malheureux qui n'ont pas appris à travailler. Voici, par exemple, un malheureux jeune homme, né de parents plus ou moins favorisés des dons de la fortune, mais aujourd'hui ruinés et sans ressources ; or, s'ils tiennent à ce que ce jeune homme frais émolu de l'université, mais inexpérimenté et peu pratique, se crée une carrière au dehors du pays, c'est précisément au bureau de Londres qu'ils s'adresseront ; mais quant aux petits tenanciers, aux fermiers, aux ouvriers agricoles, aptes à devenir colons au Canada, ce n'est pas auprès du personnel qu'ils iront se renseigner. Ce crédit de huit mille dollars pourrait sans doute être utilement consacré à l'étalage de nos produits, à côté de ceux des autres colonies. Comme le ministre l'a affirmé, il se peut qu'en engageant des spécialistes dans les études scientifiques pour y effectuer des expériences, nous fassions un bon emploi de ces deniers. Il est question de deux ou trois expérimentations faites par le passé, mais reste à savoir si elles nous ont rapporté quelque profit.

M. COCHRANE : Oui, le trèfle odorant.

M. POPE : A-t-on constaté que ce trèfle est utilisable pour la fabrication de la ficelle? A-t-on poussé plus loin ces expérimentations? Le ministre devrait nous éclairer à cet égard. Il nous apprend que le haut commissaire recommande au gouvernement de consacrer un crédit à cette exposition. Je veux bien tenir compte de la recommandation de ce fonction-crédit à cette exposition. Je veux bien tenir compte de la recommandation de ce fonctionnaire, mais je me permettrai ici une observation : C'est que le haut commissaire ne s'est jamais opposé à notre association avec cet Institut impérial, lorsqu'il s'en allait à la ruine. Par conséquent, il n'a peut-être pas étudié la question avec tout le soin qu'elle mérite. Puisque, par le passé, nous avons coopéré avec une institution virtuellement moribonde, de l'aveu même du ministre et de certains députés, et puisque nous allons nous associer à une nouvelle organisation, dont nous augurons mieux, il importe de fournir une double preuve au comité ; qu'on lui démontre, d'abord, que le personnel de cette organisation nourrit des sentiments d'amitié à notre endroit, et ensuite qu'il n'y règne pas cette bureaucratie, presque inséparable de l'administration des affaires dans ce pays. En Angleterre dans presque tous les services de l'Etat, on se heurte à un formalisme, à un esprit de routine exagérés, à des chinoiseries, bref, à une bureaucratie qui révolte tous ceux qui s'adressent aux ministères publics. Quand un homme politique veut obtenir quelques renseignements du personnel, de ces ministères, il se trouve en présence de bureaucrates qui abusent de leur influence et leur créent des ennuis, sans compter qu'ils sont incapables de donner les renseignements demandés. Il faut espérer que dans le bureau auquel nous devons nous associer, la bureaucratie n'aura pas ses franches coudées ; mais il importe de bien préciser notre situation, avant de dépenser ce crédit de huit mille piastres. Il faut savoir la nature de l'installation qu'on nous réserve dans l'édifice, les conditions à remplir, les avantages que le Canada retirera de cette exposition. En outre, comme cette exposition existe depuis un certain nombre d'années, les ministères de l'Agriculture et du Commerce devraient être en mesure de nous donner quelques preuves des avantages que le pays a retirés des dépenses effectuées dans ce sens,

et qui soient de nature à nous autoriser à participer à cette œuvre à l'avenir.

M. FISHER : Je désire proposer une motion tendant à la modification du texte de cet article, dans le sens indiqué par le député de Grey-est (M. Sproule).

M. SPROULE : Le ministre me permettra bien, sans doute, de lui faire une observation : Ce que le ministre doit établir dans ces évaluations budgétaires, c'est le chiffre précis de la dépense qu'il veut effectuer ; car, si j'ai bien saisi sa pensée, il ne veut pas utiliser tout ce crédit de $8,000, cette année même. Le reliquat qui ne sera pas utilisé sera voté de nouveau l'année prochaine.

M. FISHER : Le reliquat tombe en annulation de crédits et par conséquent, est rayé du budget des dépenses.

M. WILSON : Où trouver le rapport que le haut-commissaire a fait au ministre de l'Agriculture ?

L'honorable M. FISHER : C'est une lettre que m'a adressée le haut-commissaire, et qui explique l'arrangement.

M. WILSON. Je comprends que le département de l'Intérieur a, à Londres, une collection d'échantillons qui est très importante, si j'en juge d'après ce que j'en ai lu et d'après ce que j'ai entendu dire au comité de l'Agriculture. Je ne vois pas pourquoi nous aurions deux collections d'échantillons. A mon avis, mieux vaudrait en avoir une bonne que deux qui laisseraient à désirer. Je crois qu'on pourrait arranger les choses, de façon à ce qu'il y eût une seule collection sous la direction d'un seul département. Ainsi, nous aurions une collection digne d'attention, une seule équipe de fonctionnaires et un seul loyer à payer. Je demanderai à l'honorable ministre si le département de l'Intérieur a, comme le sien, une collection d'échantillons à Londres.

L'honorable M. FISHER : Cette collection est tout à fait différente et sous une direction tout à fait distincte. Elle est plutôt destinée à favoriser le développement du commerce, à renseigner la population de l'Angleterre sur ceux de nos produits qu'elle peut consommer. Elle sert aussi à déterminer les capitalistes à faire des placements au Canada et à favoriser ainsi l'exploitation de nos mines, de nos forêts, etc. Ceux qui veulent organiser des compagnies vont voir là ce que produit le Canada.

M. WILSON : Mais les deux collections sont destinées à renseigner les gens ?

L'honorable M. FISHER : Oui.

M. WILSON : Je ne vois pas pourquoi elles ne seraient pas toutes deux sous une même direction.

L'honorable M. FISHER : Elles sont destinées à intéresser deux différentes classes de gens.

M. POPE.

M. WILSON : Mais ces deux classes se confondent. Je suppose que la collection d'échantillons concernant l'agriculture se composent en grande partie de produits du sol et qu'il doit en être ainsi de l'autre. Certes, il vaudrait mieux et il serait plus économique de les placer sous une même direction. Mais cela paraît être difficile parce que l'un des départements ne doit pas empiéter sur les attributions de l'autre. Est-ce parce que les ministres ne s'entendraient pas bien entre eux ? Les membres d'une famille devraient pouvoir vivre en bonne intelligence, et ceux d'un même gouvernement devraient pouvoir diriger les affaires du pays d'une façon assez judicieuse pour éviter de faire doubles travaux et doubles dépenses.

L'amendement de l'honorable M. Fisher est adopté.

M. LENNOX : Il importe que le ministre et ce comité nous donnent des explications satisfaisantes sur cette question de tempérance. C'est être injuste à l'égard du ministre que de continuer à parler de toute autre chose et de ne pas lui permettre d'expliquer cette inscription faite au sujet de spiritueux.

Dans le comté que je représente la réputation du ministre dépend beaucoup de ce qu'il est abstème. Cela m'a déjà causé des embarras. On me dit : " mais ce n'est pas un bon ministre de l'Agriculture ". Et moi de répondre que c'est un bon soldat de la tempérance. C'est ainsi que j'ai pu conserver le renom du ministre de l'Agriculture. Cela m'a été difficile, mais j'y ai réussi. Naturellement, il faut pardonner à la population de Simcoe-sud, car elle n'a pas autant d'occasions que moi de le voir à l'œuvre et de l'apprécier. A mon avis, il devrait nous être donné certaines explications au sujet de cet item, dès à présent. Les relations tendues des gens de mon comté avec le ministre de l'Agriculture ne leur permettent pas de laisser passer sans explications deux cas où il s'agit de spiritueux. Avant que le comité lève sa séance, le ministre de l'Agriculture donnera, je l'espère, une explication qui me mettra en état de justifier sa conduite auprès de la population de Simcoe-sud.

M. COCHRANE : Si ce n'est pas enfreindre les règlements, je propose qu'une bouteille échantillon de cette liqueur qu'on a achetée soit déposée sur le bureau de la Chambre.

L'honorable M. FISHER : Je comprends que cette question peut se traiter de différentes manières : mais je dois avouer mon manque d'expérience et mon ignorance à ce sujet.

M. R. L. BORDEN : Alors, il faut la laisser de côté. Dans les circonstances, nous pourrions laiser passer cet item à condition

que le ministre produise l'échantillon plus tard.

Il est fait rapport sur certaines résolutions.

DEMANDE DE RAPPORTS.

M. SPROULE : Je demanderai que le ministre de l'Agriculture dépose la lettre qu'il a reçue du haut commissaire concernant l'arrangement qu'il nous a expliqué, attendu qu'elle peut provoquer de la discussion.

M. INGRAM : Je rappellerai aussi au ministre de l'Agriculture qu'il y a des réponses à faire, à certaines questions que j'ai posées. J'ai d'abord demandé un état du nombre de commis permanents et surnuméraires au département de l'Agriculture, en 1896, 1903-04, puis un état du nombre de membres des sociétés d'agriculture du Nord-Ouest, 1902-03-04.

BESOGNE DE LA CHAMBRE.

M. R. L. BORDEN : Je demanderai au ministre du Commerce si nous aurons à nous occuper des mesures du gouvernement lundi, et dans l'affirmative, de quelles de ces mesures nous nous occuperons ?

L'honorable MINISTRE DU COMMERCE Il est tout probable que la journée de lundi sera surtout réservée aux honorables députés de la gauche; mais s'il nous reste du temps à consacrer aux mesures du gouvernement nous nous occuperons probablement de certains bills, après quoi la Chambre se formera en comité des subsides pour étudier les crédits demandés par le ministre de l'Agriculture et aussi par le ministre de la Marine, si le temps le permet.

M. CLARKE : Avant que la séance soit levée, je demanderai au leader de la Chambre s'il va voir à ce que copie d'une communication adressée au juge Winchester au sujet de l'enquête concernant le prétendu emploi d'étrangers aux travaux du Grand-Tronc-Pacifique soit produite lundi.

Le MINISTRE DU COMMERCE : J'appellerai l'attention du premier ministre sur ce point.

La motion est adoptée et la séance est levée à six heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 30 mai 1904.

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

BILLS D'INTERET PRIVE—NOUVEAU DELAI.

M. WM GERMAN :

Que la requête de John Murphy et autres, présentée ce jour, demandant l'autorisation de soumettre à la Chambre la pétition de Edward R. Cahoone pour un acte prolongeant et ratifiant l'extension du délai fixé pour construire , etc., en vertu de certain brevet d'invention,—nonobstant l'expiration du délai fixé pour présenter des pétitions pour bills d'intérêt privé—soit lue et reçue et renvoyé devant le comité des ordres permanents.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député devrait donner quelques explications.

M. GERMAN : La difficulté provient, me dit-on, de ce que l'avocat chargé de cette affaire a mal interprêté la loi des brevets, qui n'est pas très claire. Il avait dans l'idée qu'il n'était pas nécessaire de faire une demande aux fonctionnaires du ministère pour obtenir une prolongation du délai de deux ans que la loi accorde pour commencer la fabrication. Quand il fut informé que cette demande était nécessaire, le délai était expiré et on lui a conseillé de s'adresser au parlement. Il reste à savoir si la demande sera accordée ou non. Mais, tout provient d'une erreur commise de bonne foi par l'avocat chargé de l'affaire.

La motion est adoptée.

PONT DE LA COTE SAINT-PAUL.

M. F. D. MONK : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je me vois dans l'obligation de signaler encore une fois au gouvernement la situation intolérable créée à la Côte Saint-Paul par la lenteur des travaux du pont sur le canal Lachine. Les travaux de la superstructure sont arrêtés, ou du moins, ils ne sont pas poussés avec la diligence que le gouvernement serait en droit d'exiger des entrepreneurs, et il en résulte de grands inconvénients pour le public.

Je suis informé que ces mêmes entrepreneurs exécutent plusieurs entreprises publiques dans la ville de Montréal, mais les retards apportés à l'achèvement de ce pont sont plus préjudiciables que si on retardait les autres entreprises.

On m'informe aussi que le contrat ne contient pas de clause pénale, pour le cas où les travaux ne seraient pas achevés dans un délai déterminé ; une clause à cet effet existe dans presque tous les contrats et il est bien possible que les entrepreneurs profitent de cette omission, dans le cas du pont. Ces raisons et les nombreuses plaintes que je reçois des résidents de cete localité me font un devoir de demander au gouvernement de faire servir un protêt aux entrepreneurs. Si le gouvernement protestait régulièrement, il n'y aurait pas de doute que les travaux seraient poussés plus activement.

Sir WILFRID LAURIER : Le ministère des Chemins de fer et Canaux a déjà été saisi de cette question, mais j'appellerai de nouveau l'attention du ministre sur les remarques de mon honorable ami (M. Monk).

PROPOS DE LORD STRATHCONA.

M. HENRI BOURASSA : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je tiens à signaler à l'attention du gouvernement certains discours prononcés par notre haut-commissaire à Londres, lord Strathcona. Il y a quelques semaines, au Sénat, il a été question d'un discours de M. Preston, commissaire d'immigration, dans lequel ce fonctionnaire émettait des opinions qui ont été jugées peu conformes à l'évangile impérialiste. En réponse à une interpellation, l'honorable secrétaire d'Etat a très sensément répondu que le gouvernement n'était en aucune manière responsable des opinions exprimées par M. Preston et ne voulait pas laisser croire qu'il favorisait plus un parti que l'autre, en Angleterre.

Or, le 14 mai dernier, comme en plusieurs autres circonstances d'ailleurs, il s'est prononcé très fortement en faveur d'une politique fiscale par laquelle l'Angleterre accorderait une préférence commerciale à ses colonies, contre les autres pays. Dans une autre circonstance, le noble lord s'est prononcé en faveur de la création d'un conseil impérial. Je professe le plus grand respect pour lord Strathcona et ses opinions sur la politique impériale anglaise, mais je trouve incorrect que le représentant officiel du Canada prenne une part active dans les affaires politiques d'Angleterre et se prononce en faveur d'un parti contre l'autre. Je considère aussi que nous avons tout intérêt à faire savoir que les opinions ainsi exprimées ne sont pas autorisées et ne représentent pas les vues du cabinet canadien. Quand notre gouvernement a une opinion à exprimer, il doit l'exprimer au Canada, et en être responsable au parlement canadien. Il me semble que les discours de lord Strathcona devrait donner lieu à une déclaration dans le genre de celle qu'a provoqué au Sénat le discours de M. Preston.

Sir WILFRID LAURIER : Mon collègue au Sénat a déclaré que le gouvernement n'est pas responsable ni des actes, ni des paroles de ses fonctionnaires quand ils n'agissent pas en leur qualité officielle. Nous savons tous—et nous nous en réjouissons—que lord Strathcona, outre sa qualité de haut commissaire du Canada, occupe une très haute position sociale et politique en Angleterre. En plusieurs circonstances il a fait connaître son opinion sur diverses questions et je suis tenu en justice de déclarer qu'il n'a jamais prétendu parler au nom du gouvernement canadien. Il n'exprimait que sa propre opinion et il en avait assurément le droit, mais en cela, il ne lie aucunement le gouvernement dont il est un fonctionnaire.

DEMANDE DE RAPPORTS.

M. A. A. LEFURGEY : Je désire rappeler que le 25 avril dernier, la Chambre a ordonné la production des documents et rapports concernant le chemin de fer de Murray-Harbour et le pont de Hillsborough. Ces rapports n'ont pas encore été déposés. Je puis ajouter qu'avant cela j'avais donné un avis d'interpellation, mais le ministre m'a conseillé de faire une motion pour demander un rapport, promettant des renseignements plus complets.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député veut-il me donner le nom des localités et la date ?

M. LEFURGEY : Le chemin de fer de Murray-Harbour et le pont de Hillsborough; le 25 avril.

DEMANDE DE RAPPORT.

M. HAUGHTON LENNOX : En l'absence de l'honorable député de Leeds (M. Taylor) je désirerais avoir des nouvelles d'un rapport concernant la maturation du fromage à Brockville et à Woodstock. Je ne vois pas l'honorable ministre de l'Agriculture à son siège, mais il avait promis de déposer ces documents, vendredi.

AMENDEMENTS A LA LOI DES CHEMINS DE FER.

M. W. F. MACLEAN : Avant de passer à l'ordre du jour, permettez-moi, M. l'Orateur, de demander à l'honorable premier ministre quand le gouvernement se propose de déposer un projet de loi pour modifier la loi générale des chemins de fer. L'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) et moi-même avons déposé des bills à cet effet, mais nous préférerions probablement voir le gouvernement s'en charger à titre de projet ministériel. S'il a l'intention de déposer prochainement un projet de loi générale pour amender la loi des chemins de fer, toutes ces questions pourraient être discutées en même temps. Je désirerais savoir du premeir ministre ou du ministre de la Justice si le gouvernement doit déposer un bill dans ce sens, et quand ?

Sir WILFRID LAURIER : Je crois que le ministre de la Justice est prêt à déposer le projet de loi dont il a été donné avis l'autre jour. Ce sera peut-être cette semaine.

M. MACLEAN : Dans ce cas, le gouvernement consentira-t-il à discuter tous ces amendements en même temps ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne puis pas donner une réponse aujourd'hui.

M. MACLEAN : Dans ce cas, nous devrons procéder aujourd'hui, si l'ordre du jour appelle la délibération de nos bills.

SOLDE DES MILICIENS.

M. DAVID HENDERSON : Je désire appeler l'attention du ministre de la Milice sur une question qui intéresse beaucoup,

dans le moment, un grand nombre de citoyens de ce pays. Nos bataillons de volontaires vont bientôt être appelés dans les camps et ceux qui sont chargés de recruter des miliciens pour garnir les cadres, sont très embarrassés pour dire quelle solde sera allouée. D'après le nombre de lettres que je reçois, je considère que cette incertitude est tellement générale, qu'elle crée partout du malaise. On redoute de ne pouvoir, lorsque le temps sera venu, accorder l'augmentation qui aura été promise. Pour l'information des intéressés,en général, je voudrais savoir si le ministre a préparé des règlements conformes aux résolutions qu'il a récemment déposées devant la Chambre et si les nouveaux taux, pour la solde des miliciens, doivent être mis en vigueur cette année. Cela ferait cesser toute incertitude et les officiers sauraient quoi promettre à leurs soldats.

Sir FREDERICK BORDEN (ministre de Justice) : Cette question que soulève mon honorable ami est très importante et je demande à la Chambre la permission de lire les règlements qui vont être publiés incessamment. Ils ont été préparés la semaine dernière, dans les bureaux de mon ministère. Avant d'en donner lecture, je dois dire que le bill basé sur les résolutions adoptées par la Chambre et augmentant la solde des miliciens n'est pas encore en vigueur, et par conséquent il faudra demander un crédit additionnel dans le budget de l'exercice courant et celui du prochain exercice, et ajouter certaines explications quant à l'emploi de ces crédits, pour permettre au ministère de payer la nouvelle solde qui est plus élevée que l'ancienne. Voici le règlement qui a été préparé ; il ne diffère pas matériellement de celui qui sera publié dans " L'Officiel " :

HAUTE PAYE POUR LONGS ETATS DE SERVICE ET BONNE CONDUITE.

La haute paye pour longt états de service et bonne conduite pour les officiers à brevet, sous-officiers et soldats de la milice active, les corps permanents exceptés, sera comme suit :

1. Taux.—1e année, 20 cents ; 2e année, 40 cents ; 3e année et suivantes, 50 cents.

2. Conditions——

(a.) Avoir été régulièrement inscrit comme faisant partie d'un corps de la milice active, autre qu'un corps permanent.

(b.) Avoir servi, pour chaque année d'exercices annuels, le nombre de jours stipulés pour le corps auquel on appartient.

(c.) Avoir acquis, au cours desdits exercices, une compétence satisfaisante dans l'armé à laquelle on appartient, dans le maniement du fusil ou de l'arme qui est assignée.

(d.) N'avoir pas encouru, dans le cas d'un sous-officier, plus qu'une reprimande, et dans le cas d'un soldat, plus qu'une admonestation.

3. Si au cours des exercices annuels, un officier, sous-officier ou soldat, manque de se conformer aux conditions ci-dessus, il perd tous ses droits à la haute paye de bonne conduite et n'a plus droit qu'à la solde ordinaire de son rang.

4. Les membres des corps prenant part à tous les exercices d'un camp, après le premier juin 1904, seront admis à la haute paye de longs états de service et de bonne conduite. Un service interrompu et précédant immédiatement la date du présent ordre, pourra être compté pour admettre un milicien à la haute paye, pourvu de les conditions susdites aient été remplies, dans le service antérieur.

A partir du 1er juillet 1904, les dispositions du présent ordre s'appliqueront à tous les corps convoqués aux exercices annuels, soit dans les camps, soit aux quartiers du bataillon.

M. SAM. HUGHES : Ceci est en plus de la solde régulière ?

Sir FREDERICK BORDEN : Cela ne concerne que la solde de bonne conduite.

M. SAM. HUGHES : Ce règlement sera en vigueur pour les camps de cet été ?

Sir FREDERICK BORDEN. Oui.

M. SAM. HUGHES : Et le service fait l'année précédente sera compté ?

Sir FREDERICK BORDEN : Exactement.

M. SAM. HUGHES : Ne serait-il pas préférable d'affecter une bonne partie de ce supplément de paye de 20 à 50 centins, à récompenser les progrès accomplis dans le maniement du fusil ? Il devrait y avoir un certain nombre de points pour chaque branche du service pour constater les progrès accomplis et on devrait accorder une place importante à la justesse du tir.

Sir FREDERICK BORDEN : Il serait impossible d'appliquer un semblable règlement, aux services passés, mais il serait peut opportun de faire des arrangements de cette nature pour l'avenir.

M. A.T. THOMPSON : A propos du mot " ininterrompu " je ferai observer à l'honorable ministre que durant les deux dernières années, tout l'effectif de la milice, en temps de paix, n'a pas été appelé dans les camps.

Supposons le cas d'un milicien qui s'est engagé et qui a suivi plusieurs camps annuels, à l'exception du dernier ou de l'avant dernier, parce qu'on ne l'a pas convoqué. Je considère qu'il ne serait pas juste de le priver du droit de recevoir le supplément de paye.

Sir FREDERICK BORDEN : Il est en service, bien qu'il ne soit pas convoqué aux camps d'instruction.

M. A. T. THOMPSON : Je ne comprends pas bien le sens du mot " ininterrompu ".

M. TISDALE : Je ne crois pas qu'il puisse y avoir de doute sur ce point, car si un milicien n'a pas été convoqué aux camps d'instruction l'année précédente, cette année lui sera comptée.

Sir FREDERICK BORDEN : Oui.

M. R. L. BORDEN : Je partage l'opinion de l'honorable député d'Haldimand et Monck (M. Thompson) et le texte de la loi devrait être modifié.

BUDJET.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : J'avais promis de faire une déclaration plus précise au sujet du discours sur le budjet, et je suis maintenant en état d'annoncer qu'il sera prononcé le premier jour du gouvernement de la semaine prochaine, c'est-à-dire, mardi.

DEMANDE DE RAPPORT.

M. R. L. BORDEN : Avant de passer à l'ordre du jour, M. l'Orateur, permettez-moi de demander quand sera déposé le rapport contenant les documents et la correspondance relatifs à l'emploi d'étrangers pour les explorations du Grand-Tronc-Pacifique. Quand cette question a été discutée l'autre jour le directeur général des Postes a lu une partie de cette correspondance, mais j'avais déjà demandé un rapport complet. Le directeur général des Postes avait promis de le déposer sans retard, mais nous ne l'avons pas encore.

Sir WILFRID LAURIER : Je crois pouvoir le promettre pour demain, ou après demain, au plus tard.

M. CLARKE : L'honorable premier ministre peut-il dire quand nous aurons une copie de la commission du juge Winchester relativement à cette affaire ?

Sir WILFRID LAURIER : Je crois que cela sera fait aujourd'hui même, si le directeur général des Postes peut assister à la séance.

BILLS D'INTERET PRIVE.

COMPAGNIE HOUILLERE ET DU CHEMIN DE FER NICOLA-KAMLOOPS-SIMILKAMEEN.

La Chambre se forme en comité pour délibérer sur le bill (n° 48) concernant la Compagnie dite "The Nicola, Kamloops and Similkameen Coal and Railway Co."—(M. Galliher.)

M. HYMAN : Ce bill a été discuté la dernière fois que la Chambre s'est formée en comité sur les bills d'intérêt privé, et il ne restait plus que la question de savoir si ce chemin de fer avait été déclaré être d'intérêt général. Je vois par le chapitre 64 du statut de 1903 qu'il a été déclaré être d'intérêt général pour le Canada et, par conséquent, le bill est de notre ressort.

Il est fait rapport sur le bill, qui est voté en troisième délibération et adopté.

Sir WILFRID LAURIER.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER TIMAGAMI.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 94) concernant la Compagnie de chemin de fer Timagami.—(M. McCool.)

M. SPROULE : Devant le comité, les noms de deux directeurs ont été rayés et j'ai demandé si ces deux directeurs avaient été avertis de la chose et y consentaient. Je crois que l'honorable député qui avait charge du bill a répondu qu'ils consentaient et qu'il avait en sa possession des lettres à cet effet. J'ai appris depuis qu'il n'en est pas ainsi.

M. McCOOL : Le transfert signé par ces deux directeurs a été produit devant le comité.

M. HYMAN : Généralement, le comité étudie ces questions très minutieusement, et l'honorable député (M. Sproule) doit se rappeler que dans ce cas-ci la cession des intérêts de ces deux directeurs dans la compagnie a été remise au président du comité et placée dans les archives.

Il est fait rapport sur le bill qui est voté en troisième délibération et adopté.

EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 104) concernant la Compagnie du chemin de fer de Tilsonburg au lac Erié et au Pacifique.—(M. Calvert.)

Bill (n° 91) concernant la Compagnie du chemin de fer de Toronto à Hamilton.—(M. Calvert.)

Bill (n° 77) concernant la Compagnie du chemin de fer électrique de Hamilton à Grimsby et à Beamsville.—(M. German.)

Bill (n° 105) concernant la Compagnie du chemin de fer du lac Erié à la rivière Détroit.—(M. R. F. Sutherland.)

RECENSEMENT DU DISTRICT DE LA SASKATCHEWAN.

M. TAYLOR—par M. Sproule :

1. Le gouvernement est-il à faire le rencensement ou dénombrement du district de Saskatchewan ou de quelque partie de ce district ?
2. Ce recensement ou dénombrement est-il fait par quelque fonctionnaire du gouvernement ?
3. Pour quelle raison et en vertu de quelle autorité ce recensement ou dénombrement est-il fait ?
4. Quand a-t-il été commencé et quand sera-il terminé ?
5. Quel en est l'objet ?

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) :

1. Non.
2. Non.
3, 4 et 5. La réponse à ses questions se trouve dans les réponses aux questions 1 et 2.

PROTECTION DES FORETS.

M. LANCASTER :

1. Le gouvernement a-t-il été informé qu'une délibération rédigée dans les termes suivants a été adoptée à la cinquième assemblée annuelle de l'Association forestière du Canada, tenue à Toronto les 1 et 11 mars dernier :—

L'Association, vu le projet de construction d'un nouveau chemin de fer transcontinental et la construction d'autres lignes de pénétration passant en grande partie à travers des forêts de conifères, signale à l'attention du gouvernement fédéral et des autorités provinciales et aussi, des compagnies de chemins de fer le sérieux danger de perte d'essences forestières de valeur par suite de la construction et de l'exploitation de ces lignes ferrées, si toutes les les précautions possibles ne sont pas prises contre les feux de forêts ; elle représente la nécessité de donner à cette question toute la considération qu'elle mérite, afin que pour obtenir le résultat désiré, les entrepreneurs qui seront chargés de la construction des diversse sections desdites voies ferrées soient tenus de prendre les arrangements nécessaires pour pouvoir prévenir les incendies ; elle demande que dans les saisons où il sera nécessaire de le faire, il soit établi un service de patrouille pour surveiller les lignes de chemins de fer bordées de forêts, et que les officiers des autorités gouvernementales et des chemins de fer soient tenus de déployer la plus grande vigilance pour empêcher la propagation des incendies qui pourraient se déclarer par défaut de surveillance par suite de la négligence des employés placés sous leur commandement.

En outre, l'Association insiste auprès des autorités fédérales sur l'urgence de faire une étude complète des régions où prennent naissance les cours d'eau du Canada dont dépendent les entreprises agricoles, manufacturières ou d'irrigation, et de prendre des mesures pour assurer la conservation et l'entretien des essences forestières qui sont indispensables pour entretenir l'humidité nécessaire durant les saisons sèches de l'année, et pour prévenir les dévastations causées par les inondations et les éboulements des terrains avoisinant les cours d'eau, comme cela est arrivé dans les anciennes provinces.

2. Le gouvernement a-t-il pris des mesures dans le but de parer aux dangers signalés dans cette délibération ?

3. Le gouvernement se propose-t-il de prendre quelque mesure dans ce sens ?

4. Dans l'affirmative, quelle mesure se propose-t-il de prendre ?

L'honorable M. CLIFFORD SIFTON (ministre de l'Intérieur) :

1. Oui.

2, 3 et 4. Le bureau forestier du ministère de l'Intérieur s'occupe très sérieusement de cette question. Un service efficace sera organisé quand le chemin de fer traversera le domaine fédéral et des arrangements seront faits avec les provinces, aux endroits où les forêts appartenant aux provinces auront besoin de protection.

Le ministère s'occupe aussi très activement de la question des cours d'eau et de leur conservation sur les terres fédérales.

LIGNE DE PAQUEBOTS ENTRE LA FRANCE ET LE CANADA.

M. CASGRAIN—par M. Sproule :

1. Depuis le commencement de la présente session, le gouvernement est-il entré en négociation avec quelque personne, maison d'affaires ou compagnie dans le but d'établir une ligne de steamers entre le Canada et la France?

2. Dans l'affirmative, avec quelle personne, maison d'affaires ou compagnie ?

3. Dans la négative, le gouvernement a-t-il l'intention de prendre des mesures pour établir une telle ligne de steamers ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT (ministre du Commerce) :

1. Oui.

2. Avec la Compagnie Armstrong.

3. La réponse à la deuxième question, répond à celle-ci.

COMMISSION SUR LA CONCESSION TREADGOLD.

M. CASGRAIN—par M. Sproule :

1. Le juge Britton a-t-il reçu une nouvelle commission pour prendre ou continuer et terminer l'enquête sur la concession Treadgold et autres concessions dans le Yukon ?

2. Dans l'affirmative, le commissaire a-t-il pris des mesures, et lesquelles, pour remplir la mission qui lui a été confiée ?

3. Quand le commissaire fera-t-il son rapport ?

L'honorable M. CLIFFORD SIFTON (ministre de l'Intérieur) :

1. Oui.

2 et 3. Le commissaire a écrit dernièrement au gouvernement qu'il espérait pouvoir immédiatement consacrer son temps à cette affaire et terminer son rapport vers le 1er juillet.

QUAI DE LA POINTE-AUX-TREMBLES.

M. LEONARD—par M. Lancaster :

1. Le gouvernement a-t-il reçu une demande d'aide relativement à la reconstruction ou à la réparation du quai de la Pointe-aux-Trembles, dans le comté de Laval ?

2. Par qui a été faite cette demande ?

3. Le gouvernement a-t-il l'intention d'accorder une aide financière quelconque à ces travaux ?

4. Dans l'affirmative, quand le gouvernement se propose-t-il de faire voter ces subsides, et quel en sera le montant ?

5. Dans la négative, quelles sont les raisons de ce refus ?

L'honorable CHARLES HYMAN (ministre intérimaire des Travaux publics) :

1. Oui.

2. M. J. E. E. Léonard, M.P.

3, 4 et 5. Il est de règle de ne faire de dépenses que sur les propriétés de l'Etat, on fait actuellement des recherches pour constater à qui appartient ce quai, car il n'est pas démontré qu'il appartient à l'Etat.

QUAI DE SEAL-COVE.

M. GANONG, par M. Lancaster :

A-t-il été fait une étude préliminaire pour la construction d'un débarcadère à Seal-Cove, Grand-Manan, N.-B. ? Dans l'affirmative, quel en est le coût estimatif ?

L'honorable CHARLES HYMAN (ministre intérimaire des Travaux publics) :

1. Oui.

2. Coût estimatif d'un quai brise-lames, jusqu'à 22 pieds de profondeur, $282,000 ; à 12 pieds, $74,700.

GRAND-TRONC-PACIFIQUE—DEMANDE DE MM. COX, HAYS ET WAINWRIGHT.

M. BARKER :

A quelles personnes, à quelles dates et dans quelles circonstances la demande de George A. Cox, de Charles M. Hays et de William Wainwright, lue à la Chambre par l'honorable ministre des Finances,le 27 mai au soir, a-t-elle été communiquée en tout ou en partie avant que lecture en ait été donnée à la Chambre ?

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : La demande de MM. Cox, Hays et Wainwright qui a été lue le 27 mai, par le ministre des Finances, a été communiquée au cabinet et à personne autre. Il est impossible de dire exactement à quelle date, mais c'est peu de temps après sa réception.

RECLAMATION DE M. JOHN CAMPBELL.

M. SAMUEL HUGHES : Je propose :

Copie de la correspondance échangée entre M. le docteur Rutherford, inspecteur vétérinaire en chef, et M. le docteur Barrow, et entre ce dernier et John Campbell, le sieur de la ferme Fairview, Mariposa, Woodville, P.Q., au sujet de l'envoi de moutons aux Etats-Unis et de la quarantaine subie, comme aussi au sujet de la réclamations de M. Campbell pour remboursement de frais de messagerie se rattachant à cet envoi.

M. l'Orateur, voici en substance quels sont les faits : Au cours de l'année 1903, M. John Campbell, l'éleveur de moutons bien connu, non seulement de tout le Canada, mais aussi aux Etats-Unis, et qui reçoit également de nombreuses commandes des pays étrangers qui achètent les célèbres races de moutons qu'il élève, avait reçu une commande du président d'une compagnie d'élevage de Chicago, par laquelle il devait expédier un certain nombre de moutons dans le Massachusetts. Comme c'était son devoir, M. Campbell fit examiner les moutons par l'inspecteur de l'endroit, M. le docteur Garrow. Ce dernier communiqua le résultat au ministère de l'Agriculture, à Ottawa, et reçut un permis pour M. Campbell d'expédier ses moutons aux Etats-Unis. Il les expédia par messagerie, paya les honoraires de l'inspecteur du gouvernement ainsi que les frais de transport. Quelque temps après leur départ, les moutons furent renvoyés à M. Campbell, parce que M. le docteur Rutherford avait omis certaines formalités. Je ne connais pas les autres détails de l'affaire. Je ne reproche rien à M. le docteur Rutherford, mais il me semble qu'en justice pour M. Campbelll, on devrait lui rembourser les dépenses que lui a occasionné cette erreur involontaire du docteur Rutherford. Je suis convaincu que l'honorable ministre de l'Agriculture reconnaîtra que M. Campbell a droit de demander le remboursement des honoraires d'inspection et des frais de transport qu'il a payés. Il ne demande rien de plus.

L'honorable M. FISHER : Je me ferai un plaisir de déposer tous les documents sur le bureau de la Chambre. M. Campbell a demandé un certificat d'exportation au vétérinaire qui est autorisé à en donner. Ce vétérinaire n'est pas un fonctionnaire du gouvernement, mais il est autorisé à faire les inspections et son nom a été soumis aux autorités américaines, avec ceux dont les certificats doivent être acceptés. M. Campbell écrivit au ministère pour obtenir certain renseignements concernant les règlements, non pour les états de la Nouvelle-Angleterre, mais pour les Etats de l'Ouest, bien qu'il fit allusion, dans sa lettre, à certains règlements concernant les états de la Nouvelle-Angleterre. Vu qu'il parlait de ces règlements, le docteur Rutherford en conclut, naturellement, qu'il les connaissait, et ne répondit qu'aux questions concernant les expéditions dans les états de l'Ouest. M. Campbell, sans demander d'autres renseignements ou explications, expédia ses moutons dans le Massachusetts et ils furent arrêtés à Niagara. A mon sens, rien dans les règlements américains n'autorise cette interdiction à la frontière, à Niagara, mais c'est là une question d'interprétation sur laquelle nous n'avons absolument aucune juridiction. Toute l'affaire se résume à ceci : Nous n'étions pas informés que M. Campbell devait expédier ses animaux dans les états de l'Est. J'aurais payé avec plaisir la réclamation de M. Campbell, mais je n'ai pas de crédit à ma disposition pour opérer le remboursement et les faits sont tels que je ne crois pas devoir demander au parlement un crédit spécial.

M. SAMUEL HUGHES : Il y a certainement un malentendu quelque part. M. le docteur Garrow n'est-il pas un fonctionnaire de l'Etat nommé par le ministre lui-même ?

L'honorable M. FISHER : Il est autorisé à émettre des certificats ou permis d'exportation.

M. SAM. HUGHES : Ce n'est donc pas un employé du ministère ?

L'honorable M. FISHER : C'est-à-dire que nous ne le payons pas à la fin de chaque mois.

M. SAM. HUGHES : C'est le seul vétérinaire du ministère qui soit autorisé à émet-

tre des certificats par rapport à l'exportation des bestiaux dans cette localité.

L'honorable M. FISHER : Il est autorisé à le faire.

M. SAM. HUGHES : J'ai par devers moi une lettre du sous-ministre où la question est résumée d'une manière fort plausible. Néanmoins, en lisant entre les lignes, on voit que M. le docteur Gerrow lui-même soumet le cas au gouvernement d'une façon asesz complète :

Bureau du sous-ministre,
Ottawa, 7 décembre 1903.

Monsieur,—Conformément aux instructions que j'ai reçues, j'ai l'honneur d'accuser réception de la nouvelle lettre que vous m'avez adressée le 24 novembre dernier au sujet de votre réclamation portant remboursement de frais d'express occasionnés par un envoi de moutons dans l'état du Massachusetts, réclamation que vous basez sur ce que vous attribuez cette dépense à l'inexactitude ou à l'insuffisance des renseignements fournis par M. le docteur Rutherford, inspecteur vétérinaire en chef.

A la date du 16 décembre, M. W. J. Gerrow, médicin vétérinaire, de votre ville, écrivit à l'inspecteur vétérinaire en chef pour lui faire observer que, étant donné l'épizootie de fièvre aphteuse qui sévissait dans les états de la Nouvelle-Angleterre, les expéditeurs de sa localité ne savaient pas au juste s'il avait été établi quelque restriction par rapport à l'exportation des bestiaux dans les états de l'Ouest et ailleurs. Comme l'auteur de cette lettre se disait au fait de l'existence de l'épizootie dans les états de la Nouvelle-Angleterre, l'inspecteur vétérinaire en chef crut savoir quelles en seraient les conséquences naturelles, il pensa que, vu le grand bruit fait autour de cette épizootie aux Etats-Unis et au Canada, les autorités américaines avaient mis cette région en quarantaine, et que, dans l'état d'incertitude où se trouvaient les expéditeurs par rapport aux états de l'Ouest, il devait nécessairement être interdit d'exporter des bestiaux dans la régioin contaminée.

Voilà ce que supposait cet employé, mais la correspondance n'établit pas du tout que rien de tel fut fait. La lettre ajoute :

Le docteur Rutherford considéra donc la lettre comme une demande de renseignements par rapport aux états de l'Ouest——

De quel droit ? Je ne l'aperçois pas ici.

—et autres endroits des Etats-Unis situés en dehors de la région contaminée, et fournit des renseignements en conséquence.

Voici le passage le plus intéressant de toute la lettre :

L'expression " Etats-Unis " qui apparait dans sa lettre du 20 décembre dernier, et dont il se sert en parlant de la lettre de M. le docteur Gerrow, est évidemment le fait d'une erreur typographique.

Comment le Dr Campbell pouvait-il supposer que le Dr Rutherford avait commis une erreur typographique en lui disant qu'il pouvait expédier ses moutons aux Etats-Unis ?

L'honorable M. FISHER : Le Dr Gerrow demanda des renseignements par rapport aux états de l'ouest et non à ceux de l'est. Voici sa lettre portant la date du 16 décembre 1902. C'est à cette lettre que répondit le Dr Rutherford.

M. SAM. HUGHES : Les moutons n'ont été expédiés qu'en janvier 1903.

L'honorable M. FISHER : Oui; l'échange de correspondance commencé en 1902 se continua jusqu'en 1903. Voici la lettre du Dr Gerrow :

Cher monsieur,—Par suite de l'épizootie de fièvre aphteuse qui sévit sur les bestiaux des états de la Nouvelle-Angleterre, les expéditeurs de ma localité ne savent pas au juste s'il a été établi quelque restriction par rapport à l'exportation des bestiaux dans les états de l'Ouest et ailleurs.

On s'adresse souvent à moi pour obtenir des certificats autorisant l'expédition aux Etats-Unis de moutons et de jeunes bestiaux destinés à l'élevage. Auriez-vous l'obligeance de me dire à quels endroits il est permis d'expédier ces animaux à l'heure qu'il est, et à quels endroits aussi il n'est pas permis de le faire ?

Cette lettre fut considérée comme une demande de renseignements par rapport aux états de l'ouest.

M. SAM. HUGHES : Auriez-vous l'obligeance de lire la réponse du Dr Rutherford ?

L'honorable M. FISHER (lisant) :

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 16 décembre où vous me demandez s'il a été établi quelque restriction par rapport à l'expédition des animaux aux Etats-Unis et ailleurs.

C'est ici qu'apparaît l'erreur typographique. On a dû écrire " états de l'ouest," attendu que c'est à ces états que se rapportait la demande de renseignements.

Je crois savoir que l'Etat de l'Illinois a interdit l'importation des animaux provenant des provinces de Québec et d'Ontario, à moins que chaque consignation ne fût accompagnée du certificat d'un inspecteur vétérinaire dûment autorisé. Toutefois, je ne suis pas informé d'une manière officielle que l'Etat de l'Illinois a pris une telle mesure.

J'ai demandé aux autorités de cet état de me faire tenir une copie du règlement qu'elles sont présumées avoir établi. Dès que j'aurai reçu des renseignements précis, j'en ferai part aux Canadiens que la chose intéresse.

Il est évident que la réponse se rapportait entièrement aux états de l'ouest. Cette lettre portait sur la mesure prise par l'Etat de l'Illinois où doivent passer toutes les consignations à destination des états de l'ouest.

M. SAM. HUGHES : Qu'on me permette de citer la lettre du sous-ministre de l'Agriculture :

Le ministre regrette que vous vous soyez imposé cette dépense ; mais comme il n'y a pas eu de faute de la part du ministère, il se trouve dans l'impossibilité de conseiller le paiement de votre réclamation.

Le ministre voudra bien, je l'espère, voir à ce que les documents soient déposés sur le bureau.

L'honorable M. FISHER : Certainement.

M. SAM. HUGHES : Et aussi à ce que la réclamation soit réglée, puisque cette dépense est due à l'étourderie d'un de ses employés. Je ne veux faire de reproches à personne en particulier, mais il paraît juste que le montant de cette réclamation soit payé.

M. SPROULE : Je crains de n'avoir pas bien saisi ce qu'a dit l'honorable ministre au sujet du Dr Garrow. N'a-t-il pas dit que ce vétérinaire, bien qu'il soit à l'emploi du ministère de l'Agriculture, n'est pas autorisé à délivrer des certificats se rattachant à l'exportation des animaux ?

L'honorable M. FISHER : Non. Ce n'est pas à proprement parler un fonctionnaire de mon ministère, mais c'est un des vétérinaires canadiens que les Etats-Unis ont autorisés à délivrer des certificats de cette sorte.

La motion est adoptée.

MESSAGE DU GOUVERNEUR GENERAL —BUDGET SUPPLEMENTAIRE.

Le ministre des Finances remet un message de Son Excellence le Gouverneur général.

M. l'Orateur lit le message qui est conçu dans les termes suivants :

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des communes les estimations supplémentaires des sommes requises pour le service administratif du Canada durant l'exercice expirant le 30 juin 1904, et, conformément aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, de 1867, il invite la Chambre des communes à voter ce budget.

(Signé) MINTO.

L'honorable M. FIELDING : Je propose que le message de Son Excellence et le budget supplémentaire soient renvoyés au comité des subsides. Ce budget comporte un crédit spécial de $10,000 dont le ministre des Travaux publics a un besoin urgent pour continuer les travaux de réparation de l'hôtel des Postes d'Ottawa. Il en sera distribué des exemplaires imprimés dans le cours de l'après-midi. Je dois ajouter qu'il s'y trouve en outre une couple d'autres crédits dont on a également besoin, et lorsque la Chambre se formera en comité des subsides, je l'inviterai à les étudier avant que l'on s'occupe du budget ordinaire.

GRAND-TRONC-PACIFIQUE—INGENIEURS AMERICAINS EMPLOYES AUX EXPLORATIONS.

La Chambre aborde l'article suivant de l'ordre du jour :

Etat faisant connaître les noms de tous les citoyens américains employés aux travaux d'exploration du Grand-Tronc-Pacifique, la nature de leur emploi et les raisons pour lesquelles on les emploie de préférence aux Canadiens.—M. Ralph Smith.

M. RALPH SMITH : Comme la Chambre a déjà été saisie d'une motion semblable et qu'elle a débattu la question sous tous ses aspects, je demande permission de retirer la présente motion.

La motion est retirée.

LIBERATION CONDITIONNELLE.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Je demande :

Un état indiquant le nombre de prisonniers libérés conditionnellement depuis le 1er mai 1903, la nature du délit qui a entraîné la condamnation de ces prisonniers et les raisons qui ont motivé leur mise en liberté.

S'oppose-t-on à cette motion ?

L'honorable CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Je ne m'oppose pas à l'émission de l'ordre en ce qui concerne le nombre des prisonniers, mais je ne me soucie pas de faire connaître leurs noms. Je ne crois pas que l'intérêt du pays exige qu'on livre à la publicité les noms des détenus qui ont bénéficié de la libération conditionnelle. Je demanderai aussi à mon honorable ami de vouloir bien modifier sa motion en ce qui concerne les raisons qui ont déterminé la libération conditionnelle des détenus. Il arrive parfois qu'un juge m'adresse un rapport où il dit avoir condamné un individu à deux ou trois années de détention dans le but de faire un exemple, et qu'il m'écrive ensuite pour me dire que le même individu devrait être mis en liberté au bout de 14 ou de 15 mois. Je ne vois pas la nécessité de faire connaître ces raisons.

M. MONK : Mon honorable ami le ministre de la Justice a tort de prétendre que je demande que les noms des prisonniers mis en liberté soient livrés à la publicité. J'ignore si c'est bien cela qu'il pense.

L'honorable M. FITZPATRICK : Ce serait un rapport officiel, et il va sans dire qu'on pourrait le publier.

M. MONK : Pas nécessairement.

L'honorable M. FITZPATRICK : Mais si; ce serait un rapport parlementaire.

M. MONK : Les rapports sont très souvent faits de façon à indiquer qu'ils ne sont pas destinés à la publication. Je me demande comment nous pourrons, en l'absence de ce renseignement, nous rendre compte des effets de la libération conditionnelle. Je n'ai pas demandé les noms des détenus libérés conditionnellement, mais bien un état indiquant le nombre total de détenus rendus à la liberté. Il est peut-être possible de fournir ce renseignement sans dévoiler aucun nom.

L'honorable M. FITZPATRICK : Fort bien.

M. MONK : Il ne faudrait pas hésiter, si cela devenait nécessaire, de faire connaître dans un état communiqué au parlement les noms des détenus ainsi que la date de leur condamnation, car il arrive fort souvent que l'on soit obligé, dans le but de renseigner la Chambre, de dévoiler les noms de certaines personnes qui aimeraient bien mieux les voir passer sous silence. Je ne trouve dans l'ouvrage de Bourinot aucune restriction susceptible d'empêcher l'inscription de ces noms dans un état qui n'est pas nécessairement destiné à la publicité, dans un état censément privé et ne devant être communiqué qu'aux seuls membres du parlement, tout comme ce qui se fait ici n'est pas censé devoir être livré à la publicité. En théorie, un tel état n'est produit que pour l'usage exclusif des membres du parlement. Je ne vois pas comment nous pourrons nous renseigner sur ce point si les noms des délinquants ne nous sont pas connus. Je puis assurer mon honorable ami que je ne tiens pas du tout à ce que ces noms soient livrés à la publicité.

Il est évident, selon moi, que nous avons droit de connaître la nature du délit se rattachant à chaque cas. En fait, ce détail est déjà publié dans les rapports. Il s'agit de recherches qui demandent beaucoup de temps, et il n'entre pas dans l'intention de l'honorable ministre de la Justice, j'en suis sûr, d'obliger les membres du parlement de feuilleter ces volumineux rapports pour y découvrir un renseignement qu'ils ont le droit absolu de se faire donner ici même. Comme ce renseignement est celui qui est le plus susceptible de nous aider à nous rendre compte de la suffisance des raisons qui ont motivé la libération conditionnelle des détenus, les membres de la Chambre voudront bien noter que nous ne demandons pas communication de rapports, confidentiels ou autres, dressés par les juges ou par les fonctionnaires du ministère. Je conçois que mon honorable ami le ministre de la Justice prétende qu'il ne convient pas de communiquer au parlement les rapports de nature essentiellement confidentielle ; cette prétention est appuyée par des précédents. Néanmoins, pour nous rendre compte de la manière dont la loi est administrée, il importe qu'on nous fasse connaître les raisons qui ont motivé la mise en liberté des détenus. Ces raisons, elles sont consignées dans les documents publics ; je sais, en tout cas, qu'elles peuvent être publiées dans les rapports du ministère.

Mon honorable ami a bien tort de supposer que ma motion comporte la production de quelque document de nature confidentielle. Avant qu'un détenu obtienne sa libération conditionnelle, il est souvent nécessaire que le ministère de la Justice soit saisi de trois ou quatre rapports de nature confidentielle. Nous avons droit à ce renseignement. Est-ce pour cause de mauvaise santé, sur la recommandation de personnes du dehors ou celle du juge ? Il se peut qu'on ait le droit—mais il y a là matière à divergence d'opinion—de refuser de nous communiquer le rapport confidentiel d'un juge, une lettre ou quelque autre document de nature confidentielle, ainsi que je le vois dans Bourinot à l'article des raisons motivant le refus de documents demandés et de certaine correspondance émanant des fonctionnaires du ministère ou du ministre lui-même ; mais quand il s'agit pour elle de se rendre compte de l'administration de la loi, la haute cour qu'est le parlement a certainement le droit de connaître les raisons alléguées en faveur de la libération conditionnelle de tel ou tel détenu.

M. SAMUEL HUGHES : Mon honorable ami M. Monk) peut-il me citer un seul cas où un juge a droit ou est tenu de faire un rapport de nature confidentielle ?

M. MONK : Je répondrai à mon honorable ami qu'on peut considérer comme étant de nature confidentielle le rapport fait par un juge à qui on a demandé son avis sur un cas de libération conditionnelle. Un tel rapport n'est pas nécessairement confidentiel, mais je conçois que le ministre le considère comme tel, et qu'il en fasse autant des lettres de certains de ses fonctionnaires que l'on a chargés de faire une enquête spéciale et de rédiger un rapport de nature confidentielle. Mais ce ne sont pas là des raisons d'Etat. Les renseignements que nous voulons obtenir ne se rapportent qu'à la statistique, au délit, à la date de la condamnation et aux raisons qui ont motivé la libération conditonnelle. Il me semble que la Chambre a droit d'exiger les renseignements que nous demandons.

L'honorable M. FITZPATRICK : Après avoir entendu les explications de mon honorable ami (M. Monk), je dois dire que sa demande est tout à fait raisonnable et que je suis prêt à y faire droit. Il m'avait semblé que l'honorable député voulait connaître les noms des détenus mis en liberté ; je lui demande pardon de ne l'avoir pas bien compris. Je déposerai un état indiquant le nombre de détenus de chaque pénitencier qui ont obtenu leur libération conditonnelle.

M. MONK : Cela sera tout à fait satisfaisant.

M. SAMUEL HUGHES : M. l'Orateur, sans vouloir me mêler de cette question, je ferai cependant observer que le pays en sera bientôt réduit au régime de la Chambre étoilée si on ne permet plus au parlement de s'enquérir même des noms de ces ex-détenus. Certes, je n'entends pas faire montre de trop de rigueur à l'égard de ceux qui sont condamnés à la détention. Il se trouve dans les pénitenciers de notre pays nombre de détenus dont l'honnoêteté est aussi certaine que celle de n'importe quel membre de cette Chambre. On ne devrait pas hésiter, ce me semble, à déposer un état indiquant les noms de ces gens et donnant

les renseignements les plus complets se rattachant à leur libération conditionnelle. Je crois que le public a parfaitement droit de savoir les noms des détenus libérés conditionnellement, les raisons qui ont motivé leur mise en liberté, ainsi que les noms des personnes qui ont conseillé leur libération conditionnelle. Il conviendrait, avant de leur attribuer une trop grande importance, de peser avec le plus grand soin les recommandations faites par certains magistrats. Tous ces faits devraient être exposés au plus grand jour. Nous n'entendons pas laisser s'implanter au Canada le régime de la chambre étoilée.

La motion est adoptée.

FINANCES DU CANADA.

La Chambre aborde l'article suivant de l'ordre du jour :

Qu'il soit nommé un comité spécial de onze membres de cette Chambre chargé de préparer et de présenter un bill pour refondre et amender les actes concernant le revenu public, le contrôle et l'administration des deniers publics, le prélèvement des emprunts autorisés par le parlement et la vérification des comptes publics, avec pouvoir d'envoyer quérir personnes, papiers et documents ; et que le très honorable chef du gouvernement soit autorisé et requis de nommer les membres dudit comité.—M. Lennox.

M. LENNOX : M. l'Orateur, je me suis entretenu de cette question avec le très honorable premier ministre, et comme je désire faire en sorte qu'elle reste autant que possible en dehors du domaine de la politique, il a été convenu que je la laisserais en suspens pour le moment.

La motion reste en suspens.

PESAGE DES PRODUITS DE L'INDUSTRIE LAITIERE.

M. RUFUS POPE (Compton) : Je demande:

Copie de tous documents, correspondance et rapports échangés entre le gouvernement du Canada et toute personne au sujet de la question du pesage des produits d'industrie laitière au port de Montréal ou ailleurs en Canada, et de tous documents, papiers et lettres se rapportant à la commission nommée pour faire une enquête à ce sujet.

Je tiens à remercier l'honorable ministre de l'Agriculture d'avoir eu l'amabilité de me faire tenir une copie du rapport de la commission chargée de s'enquérir de cette question. J'espère qu'il voudra bien faciliter la production des autres documents, attendu que j'ai l'intention de saisir la Chambre d'une motion au sujet de l'indifférence dont le gouvernement a fait preuve en cette matière.

La motion est adoptée.

M. SAM HUGHES.

WAGONS OFFICIELS OU PARTICULIERS.

M. TOLTON—par M. Lenoux—demande un état indiquant—

Combien de wagons officiels ou particuliers ont été construits, achetés ou acquis pour le compte du gouvernement depuis 1896 ; pour quelles fins chacun de ces wagons a été acquis ; si quelques-uns de ces wagons sont à l'usage de quelque membre du gouvernement ou de quelque ministère, et lequel, en chaque cas ; la somme dépensée ou destinée depuis 1896 à la construction, à l'achat ou acquisition desdits wagons officiels ou particuliers ; les sommes dépensées pour l'entretien, l'usage et les frais de circulation desdits wagons officiels ou particuliers depuis 1896, y compris l'intérêt sur le coût d'acquisition ou de construction ; si l'on se sert toujours desdits wagons pour des fins officielles—dans la négative, pour quels autres objets et en quelles autres occasions ils ont servi au cours des quatre dernières années; pour quelles fins et en quelles occasions on s'est servi des wagons officiels ou particuliers du gouvernement depuis le 1er janvier 1900 ; qui s'est servi desdits wagons en chaque circonstance, et à quelles conditions ; quel a été l'acheminement de chacun de ces wagons et le nombre de milles qu'il a parcourus chaque fois; le nombre de wagons officiels ou particuliers en voie de construction et le prix de revient de chacun ; si depuis le 1er janvier 1900, quelqu'un autre que les ministres ou les fonctionnaires de l'Etat s'est servi des wagons officiels ou particuliers appartenant à l'Etat—dans l'affirmative, quelles sont ces personnes, combien il en a coûté, dans quel but on s'est servi, et en vertu de quels règlements ou ordonnances ; si des ministres, des fonctionnaires de l'Etat ou d'autres personnes se sont servi de quelque wagon officiel ou particulier pour des fins non officielles ou particulières, depuis le 1er janvier 1900—dans l'affirmative, quelles sont les personnes qui s'en sont servi, en vertu de quelle autorisation, de quels règlements ou convention, le nombre de fois et combien il en a coûté au pays en chaque circonstance.

L'honorable M. FIELDING : Répondant l'autre jour à une interpellation, le ministre des Chemins de fer a donné à entendre qu'il ne serait pas possible de fournir tous les renseignements que l'on demande ici, attendu que les archives ne peuvent pas nous les donner ; nous fournirons tous ceux que nous trouverons aux archives du ministère. Je conseillerais à l'honorable député d'avoir le bon esprit d'étendre la portée de sa motion de manière que les renseignements demandés se rapportent jusqu'à l'année 1878, et de substituer les chiffres " 1878 " à ceux de " 1896 " et de " 1900 " qui se trouvent dans sa motion. Ainsi modifiée, cette dernière ne pourra pas susciter d'opposition. Nous fournirons tous les renseignements que nous pourrons nous procurer aux archives.

M. LENNOX : Cela nous renseignera-t-il à venir jusqu'à 1903?

L'honorable M. FIELDING : Oui, jusqu'à ce jour.

M. LENNOX : J'ignore ce que ferait l'honorable député (M. Tolton) s'il se trouvait

ici ; il ne m'a pas donné d'instructions. Le ministre des Chemins de fer a dit, si je ne me trompe, que ces renseignements seraient fournis pourvu qu'on en fît la demande par voie de motion, et cela, parce qu'ils sont trop nombreux pour être donnés en réponse à une interpellation. En l'absence de l'honorable député (M. Tolton), je ne sais vraiment que faire.

L'honorable M. FIELDING : L'honorable député accepte-t-il l'amendement ou préfère-t-il laisser la motion en suspens?

M. SPROULE : Nous aimerions mieux qu'elle restât en suspens.

L'honorable M. FIELDING : Fort bien.

M. l'ORATEUR : La motion reste en suspens.

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION

Copie de tous documents, mémoires, plans, rapports d'exploration et correspondance concernant le dragage de la baie La Vallière.—M. Bruneau.

Etat indiquant le nombre de livres de beurre et de fromage qui ont été fabriquées à la station d'industrie laitière de l'Etat à Nappan, N.-E., au cours de chacune des trois dernières années. Aussi, état indiquant le coût de ce beurre et de ce fromage, chaque année, avec indication des item qui entrent dans le prix de revient total, et faisant aussi connaître le coût de la fabrication et le coût de la vente par livre, chaque année.—M Bell (par M. Sproule).

Copie de toute correspondance, tous comptes et états faisant connaître le coût des édifices à Mabou et autres lieux qui servent à la station d'industrie laitière de Mabou, C.A. ; le coût de l'outillage ; le loyer payé par le gouvernement; les salaires payés par le gouvernement ; le prix payé par le gouvernement pour le lait et la crème ; la quantité de beurre fabriqué chaque année ; le coût, par livre, du beurre fabriqué chaque année ; le prix auquel ce beurre a été vendu chaque année ; le prix exigé par le gouvernement pour la fabrication et la vente du beurre.—M. Bell (par M. Sproule).

Copie de tous décrets du conseil rendus sous l'empire de l'Acte 3 Edouard VII, chap. 53, intitulé : " Acte concernant l'administration et le contrôle de travaux publics et autres ".—M. Casgrain (par M. Sproule).

Copie de tous plans, cartes et rapports d'ingénieurs et autre correspondance se rapportant en quelque manière à la navigation de la rivière Saskatchewan et des lacs Winnipegosis, des Cèdres et Cumberland ; aussi, état des montants d'argents dépensés à cette fin.—M. Davis (par M. Talbot).

Copie de toutes lettres ou pétitions reçues par le ministère des Travaux publics ou envoyées par lui ou par tout autre ministère ayant reçu lesdites lettres ou pétitions, au sujet du dragage et du creusage du chenal conduisant au débarcadère de Beaton, C.A. ,sur la partie supérieure de la rivière Lardo.—M. Casgrain (par M. Sproule).

Copies des lettres de démission des officiers suivants du 9e régiment de la milice active adressées au lieutenant-colonel Evanturel : les majors Routhier et Ouellet, les capitaines Chabot, Belleau, Matte, Dessaint, P. T. Trudel et J. R. Trudel, les lieutenants Edm. Trudel, J. A. Beaubien, F. X. Hallé et A. Grenier, et de toute correspondance entre ces divers officiers et le lieutenant-colonel Evanturel et le ministère de la Milice au sujet desdites démissions.—M. Casgrain (par M. Sproule).

Copie de toutes pétitions, lettres et autre correspondance entre certains pêcheurs et toutes autres personne ou personnes concernant certaines questions traitées dans une lettre officielle de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, en date du 22 avril 1904, relativement aux nouveaux permis accordés pour la mise en boîte du homard sur la côte orientale de l'Ile du Prince-Edouard.—M. Lefurgey.

Etat indiquant le nombre d'établissements pour l'engraissement des volailles en opération dans l'Ile du Prince-Edouard pendant les années 1900, 1901, 1902 et 1903, respectivement ; l'endroit où se trouve chacun d'eux et les noms des gérants de chaque établissement pendant lesdites années ; les montants dépensés dans chacun d'eux pendant lesdites années et les recettes provenant de la vente des volailles, dans chacun desdits établissements pendant lesdites années.—M. Lefurgey.

Etat détaillé des dépenses relatives au pont de Hillsboro, I.P.-E., et de l'embranchement du chemin de fer sur Murray-Harbour, I.P.-E., représentées par le montant collectif de $1,492,-525.47 mentionné par le ministre des Finances dans les " Débats " de 1903, page 12829, comme ayant été dépensé pour ces deux entreprises jusqu'au 30 juin 1903 :

Dépenses relatives à l'embranchement sur Murray-Harbour :

(a) Etudes préliminaires.

(b) Frais judiciaires, noms des personnes à qui il en a été payé, et montant payé à chacune.

(c) Dommages causés aux propriétés, noms des personnes que l'on a indemnisées, et montant payé à chacune.

(d) Nivellements et ballastage.

(e) Pose de la voie.

(f) Clôtures.

(g) Matériel.

Et toute autre dépense sous d'autres rubriques pour parfaire la dépense totale à la date du 30 juin 1903.

Dépenses relatives au pont de Hillsboro :

(a) Etudes préliminaires.

(b) Coût des approches, dommages aux propriétés, et noms des personnes indemnisées.

(c) Coût de l'infrastructure.

(e) Frais judiciaires, à qui il en a été payé, et montant payé en chaque cas.

Aussi, un état détaillé comme ci-dessus indiquant l'affectation de la somme de $1,230,000 mentionnée par le ministre des Finances dans les " Débats " de 1903, page 12829, comme devant être dépensée. Lesdits états devant être faits séparément pour le chemin de fer d'embranchement et pour le pont.—M. Lefurgey.

PROHIBITION DES CIGARETTES.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le projet suivant de résolution :

Qu'il est expédient de présenter un bill à l'effet de prohiber l'importation, la fabrication et la vente des cigarettes.—M. Maclaren (Huntingdon).

La résolution est rapportée et lue la première fois.

M. l'ORATEUR : Quand la résolution sera-t-elle délibérée en deuxième lecture ?

Une VOIX : Tout de suite.

L'honorable M. FITZPATRICK : Demain.

Une VOIX : Tous les députés sont présents.

L'honorable M. FITZPATRICK : Ils ne le sont pas tous. Je m'oppose à la deuxième lecture.

Cet article de l'ordre du jour reste en suspens.

MODIFICATION DE L'ACTE DES CHEMINS DE FER.

La Chambre aborde l'article suivant de l'ordre du jour :

Suite de la discussion de la motion de M. Fitzpatrick portant renvoi au comité des chemins de fer, des canaux et des télégraphes du bill (n° 2) modifiant l'Acte des chemins de fer.

M. R. L. BORDEN : Si j'ai bien compris, le premier ministre a consenti à ce que le bill fût tout d'abord délibéré en comité général de la Chambre, et a promis de demander ensuite qu'il soit renvoyé au comité des chemins de fer.

L'honorable M. FITZPATRICK : Si tel est le désir de l'honorable député, je ne m'opposerai pas à cette manière de procéder.

M. MACLEAN : Dans ce cas, le gouvernement entend-il soumettre au comité des chemins de fer son propre projet de loi tendant à modifier l'Acte des chemins de fer ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Cela dépendra de la façon dont il sera rédigé lorsqu'on le présentera.

M. MACLEAN : La Chambre ne devrait pas avoir deux poids et deux mesures. Si l'on juge à propos d'en agir ainsi à l'égard d'un bill du gouvernement, on devrait agir de même par rapport à un bill présenté par un simple député. J'ai moi-même présenté un bill tendant à modifier l'Acte des chemins de fer, et j'entends qu'il soit débattu en comité général de la Chambre, tout comme le fut l'an dernier le bill qui constitue aujourd'hui la loi des chemins de fer. Suivant l'honorable ministre de la Justice, on aura deux manières différentes de procéder à l'égard des bills portant modification de l'Acte des chemins de fer : le bill du gouvernement sera délibéré en comité général, tandis que ceux des députés seront renvoyés au comité des chemins de fer. Si mon bill est renvoyé au comité des chemins de fer, je sais bien ce que cela signifiera : cela voudra dire que le gouvernement entend l'y faire étouffer comme il y a fait étouffer à la dernière session mon bill concernant les téléphones. Je m'oppose à cette manière d'agir. L'intérêt public exige qu'un bill de cette nature ne soit pas renvoyé au comité des chemins de fer.

M. R. L. BORDEN : Si j'ai bien compris, on ne s'opposera pas au retrait de la motion et à la mise immédiate du bill en délibération par le comité général.

L'honorable M. FITZPATRICK : Mon honorable ami ayant dit que le premer ministre a consenti au retrait de la motion et au renvoi du bill au comité général, il va sans dire que cette procédure m'agrée. Je demande permission de retirer la motion.

La motion est retirée.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je propose le renvoi du bill au comité général de la Chambre.

La motion est adoptée, et la Chambre se forme en comité.

Article 1er,

L'honorable M. FITZPATRICK : Le présent bill, me semble-t-il, n'est référé au comité que dans le but de l'y faire discuter un peu, la Chambre devant ensuite le renvoyer au comité des chemins de fer.

M. R. L. BORDEN : Il a été convenu, à mon sens, que le bill devait tout d'abord être soumis au comité général et qu'il serait absolument loisible d'en demander le renvoi au comité des chemins de fer, des canaux et des télégraphes.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je n'étais pas ici lorsque cette entente fut faite avec le premier ministre.

M. R. L. BORDEN : C'est ce que j'ai compris. D'un autre côté, mon honorable ami de Lincoln-et-Niagara ne voulait pas s'engager à laisser renvoyer son bill au comité des chemins de fer, mais le premier ministre donna à entendre que cela devait être. Le gouvernement sera donc libre de suivre plus tard cette procédure.

M. LANCASTER : Comme la seconde lecture de ce bill remonte à quelques semaines, il conviendra peut-être que j'en expose le principe en quelques mots. Le premier amendement porte sur la suppression du mot " ou " et la substitution du mot " et ". La loi actuelle laisse les compagnies de chemins de fer libres d'établir des clôtures le long de la voie ou d'en défendre l'accès de quelque autre manière. Les tribunaux ont décidé que les voies doivent être flanquées de clôtures aboutissant aux garde-bestiaux, mais cela ne défend en aucune façon l'accès des passages à niveau. Les compagnies ne sont tenues qu'à cela, rien ne les oblige à protéger quiconque se sert de la voie publique. Que l'on intente des poursuites contre une compagnie qui ne protège pas la voie publique, elle se contentera de répondre : Rien ne nous oblige à établir de tels moyens de protection ; nous avons construit de chaque côté de notre voie des clôtures aboutissant aux garde-bestiaux ; bien que nous n'ayons pas de gardiens chargés d'avertir le public de l'approche des trains,

nous ne sommes aucunement responsables. Tel est l'objet de mon premier amendement.

L'honorable ministre me demande pourquoi je ne veux pas retrancher les mots "clôturée ou non", afin d'obliger les compagnies à établir tout simplement des moyens de protection ? Voici ma raison. En vertu d'une décision rendue par la cour Suprême, c'est à la commission des chemins de fer seule qu'il appartient de déterminer la nature des moyens de protection ; or, je veux que ces moyens de protection soient prévus par la loi elle-même, afin qu'il ne soit pas nécessaire de s'adresser à chaque instant au comité des chemins de fer et que l'on sache véritablement à quoi s'en tenir. Il va sans dire, cependant, que nous tenons au maintien des clôtures. Je tiens à rappeler à la Chambre ce que j'ai dit à l'occasion de la seconde lecture de mon bill qui contient l'amendement suivant :

Et dans une cité, une ville ou un village constitué en corporation, où un chemin de fer traverse une voie publique au niveau des rails, jamais la vitesse n'excèdera dix milles à l'heure, à moins que la compagnie du chemin de fer ne tienne, à l'endroit du croisement, un gardien chargé d'avertir de l'approche des trains quiconque se sert de la voie publique.

A moins d'adopter un amendement dans ce sens, la loi des chemins de fer aura toujours un effet négatif sous ce rapport.

Les premiers articles de l'acte donnent à la Commission des chemins de fer le pouvoir d'ordonner une protection spéciale à n'importe quel endroit. Voici une disposition générale qui exige qu'il y ait quelque mesure de protection à tous les endroits. Les rédacteurs et les parrains de l'acte avaient dans l'idée que cet article était destiné à protéger partout de quelque manière les passants sur la voie publique, afin de dispenser ainsi chaque petit village en particulier d'obtenir pour chaque cas une ordonnance spéciale de la Commission des chemins de fer pour protéger les traverses. Pendant la dernière session on a porté de six milles à dix milles la vitesse par heure. L'ancien ministre des Chemins de fer (M. Blair), soutenait que le public voyageur exigeait aujourd'hui une vitesse plus grande et qu'on avait raison de tolérer une vitesse de dix milles, au lieu de six, sans aucune protection. J'insiste sur ce point que dans mon bill on n'exige pas que les chemins de fer mettent des gardiens aux traverses si la vitesse ne dépasse pas dix milles par heure. Mais la cour Suprême a décidé, depuis qu'on a revisé et amendé l'Acte général des chemins de fer à la session dernière, que, malgré cette limite de dix milles à l'heure—c'était six milles dans la cause soumise à la cour, la cause de McKay contre le Grand Tronc—attendu qu'il n'y avait pas d'ordonnance de la Commission des chemins de fer, la compagnie n'était pas coupable de négligence en n'ayant pas de gardien, même quand le train circulait à une vitesse de vingt milles à l'heure. Les demandeurs obtinrent gain de cause devant tous les tribunaux d'Ontario et eurent de leur côté un des juges de la cour Suprême. Deux décidèrent d'infirmer le jugement d'Ontario et tombèrent d'accord sur le jugement à rendre, mais le troisième convint de mettre le jugement de côté pour une tout autre raison. Il y avait accord dans les décisions des cours provinciales. Le juge McMahon se prononça en faveur des demandeurs, et son jugement fut confirmé à l'unanimité par la cour d'Appel. Cinq juges d'Ontario et un juge de la cour Suprême, M. le juge Girouard, étaient en faveur des demandeurs, et parmi les trois juges de la cour Suprême qui étaient eux, un de ceux-là, M. le juge Sedgewick, se plaça à un point de vue tout différent pour décider de l'appel. Devons-nous avoir une protection quelconque à chaque passage à niveau dans les centres populeux du pays? On s'est toujours attendu à cela. On a toujours eu l'intention de limiter la vitesse à six milles à l'heure—actuellement c'est dix milles—s'il n'y avait pas quelque protection. Les termes de l'ancien statut étaient "à moins que la voie ne soit clôturée convenablement." La cour Suprême décida qu'une clôture établie le long du grand chemin et recourbée sur le garde-bestiaux était tout ce qu'il fallait. Mais quelle protection cela donne-t-il à celui qui se trouve sur la voie publique ? Celle-ci se trouve sans protection, cependant les règlements limitaient à six milles à l'heure la vitesse avec laquelle on pouvait passer aux traverses. Pourquoi ne pas tolérer cent milles à l'heure, si ceux qui passent sur le chemin public restent sans protection? Il faut protéger d'une manière quelconque ceux qui traversent la ligne en charrette, en voiture, à bicyclette ou à pied, tels que les enfants d'école, les personnes qui se rendent à leur ouvrage ou en reviennent, dans les endroits populeux. On se demandera peut-être pourquoi dans ces endroits seulement? Parce que notre loi a toujours reconnu ce principe. Nos parlements, au meilleur de leur jugement, ont décidé à l'occasion qu'il est nécessaire de prendre certaines mesures de précautions, pour empêcher des pertes de vie, dans les villes et les villages où le bruit peut empêcher d'entendre l'arrivée des trains et où il n'est pas possible de les voir venir d'une certaine distance.

M. INGRAM : Quelle protection a-t-on maintenant ?

M. LANCASTER : Aucune, d'après la décision de la cour Suprême. Mais on peut obtenir de la protection en s'adressant à la Commission des chemins de fer, qui peut donner un ordre spécial pour telle traverse en particulier dans une ville ou un village, Seulement il faut une demande spéciale pour obtenir une ordonnance spéciale sur un passage à niveau quelconque. Ce que nous voulons, c'est ce que nous croyons avoir en vertu de la loi, ce que la cour d'Appel d'Ontario a pris pour la loi, une disposition générale

s'appliquant à toutes les villes et à tous les villages, décidant que la vitesse sera limitée, s'il n'y a pas d'autres mesures de précaution. A quoi cela peut-il servir de mettre dans la loi une disposition qui limite la vitesse à dix milles à l'heure, si cette disposition n'a aucune sanction. Il serait beaucoup plus logique de rayer tout l'article comme étant une anomalie, à moins qu'il y ait moyen d'infirmer la décision de la cour Suprême. Si mon amendement est adopté, nous aurons une disposition générale applicable à tous les passages à niveau. Cela n'enlèvera pas à la Commission des chemins de fer le pouvoir de donner les ordres spéciaux dans les cas où on lui en fera la demande. Mais, même s'il n'existe pas d'ordre spécial, les habitants de chaque ville ou village jouiront de la protection résultant d'un ralentissement des trains dont la vitesse sera limitée à dix milles à l'heure ou de la présence d'un gardien pour prévenir les gens du passage des trains.

M. INGRAM : Mais la Commission des chemins de fer ne peut pas fixer un chiffre plus bas que dix milles à l'heure ?

M. LANCASTER : Je n'enlève à la Commission aucun de ses pouvoirs actuels. Voici une disposition générale qui s'applique à tout passage à niveau dans une ville ou village—qui donne au public le droit d'avoir un gardien à la traverse ou d'exiger que la vitesse des trains ne dépasse pas dix milles à l'heure. Cela n'obèrera pas les compagnies de chemins de fer. Si elles veulent limiter la vitesse à dix milles à l'heure, elles n'auront pas besoin de gardiens. Et si elles tiennent à accélérer la vitesse, elle n'ont qu'à mettre des gardiens. La dépense par jour serait probablement de $2.50 à $3 à chaque passage. Tout ce qu'on exigerait serait un gardien de jour et un gardien de nuit. Il n'est pas nécessaire d'en avoir un de chaque côté de la voie ; un gardien par passage suffirait, si les trains vont plus vite que dix milles à l'heure, ce gardien devrait connaître l'heure du passage des trains et il avertirait les passants qui ne les entendent pas venir à cause du bruit ou ne peuvent pas les voir à cause des objets qui interceptent la vue.

M. INGRAM : La Commission peut-elle décider qu'il est nécessaire de mettre un gardien ?

M. LANCASTER : Oui, elle le peut. Les représentants d'une ville ou d'un village quelconque peuvent venir à Ottawa pour demander à la Commission de faire nommer un gardien pour un passage à niveau en particulier.

Voici l'objet de ma demande : c'est que, puisque le parlement a décidé que dans les villes ou les villages les trains ne franchiront pas la voie publique à une vitesse plus grande que dix milles à l'heure sans prendre des mesures de précaution, on donne à la loi une sanction en rendant la compagnie passible de dommages-intérêts si elle n'observe pas la loi. Ceci obviera à la nécessité de faire une demande dans chaque cas. Par exemple dans la ville de Grimsby, située dans mon comté, il existe deux passages, dont l'un est surélevé et l'autre au niveau du sol. Les représentants de la ville seraient obligés de venir demander à Ottawa une ordonnance spéciale à la Commission des chemins de fer —en réalité ils seraient obligé d'intenter une action—avant d'obtenir à l'égard de ces passages ce que l'amendement accordera relativement à tous les passages à niveau. A Port-Dalhousie il y a trois ou quatre passages à niveau dont un est très dangereux, tandis que les autres le sont plus ou moins. Les représentants de chaque village seraient obligés de venir ici solliciter une ordonnance de la Commission des chemins de fer pour chaque passage en particulier. Les chemins de fer ont le droit d'établir leur horaire entre les villes. Par exemple les trains rapides passent sans arrêter entre Hamilton et Sainte-Catherines. Ils peuvent parcourir 45 milles à l'heure, et ils n'arrêtent pas aux gares entre ces deux villes. Ils passent tout droit à Jordon, Beamsville, Grimsby, Stoney Creek et Winona. Deux de ces endroits sont érigés en corporation et trois ne le sont pas. Ceux qui le sont, auraient le droit, en vertu de cet amendement, à un gardien pour chaque passage. En décembre 1902, trois voyageurs de Grimsby furent tués sur le coup un soir en retournant de l'église par un train qui filait à raison de 45 milles à l'heure, ils n'avaient pas entendu venir le train. Ces personnes auraient pu s'adresser à la Commission des chemins de fer pour obtenir une ordonnance tendant à limiter la vitesse, mais à quoi cela aurait-il servi?

Le statut, tel que compris par tout le monde, dit que les trains ne doivent pas dépasser une certaine vitesse à ces croisements; autrefois c'était six milles à l'heure, maintenant c'est dix milles à l'heure, d'après l'amendement de l'année dernière. Mais la cour Suprême a décidé que, malgré le statut, vous ne pouvez obtenir aucune protection, à moins d'être muni d'une ordonnance de la Commission des chemins de fer. Je ne veux pas retenir le comité plus longtemps, d'autant plus que si au cours de la discussion on dit des choses que je désapprouve, j'aurai l'occasion d'y répondre. Nous venons de consacrer beaucoup de temps à une question de chemins de fer bien moins intéressante pour le pays que celle-ci. Il me semble que nous ne devons pas hésiter à aller de l'avant pour protéger un peu mieux la vie des gens.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Je profite de l'occasion pour dire quelques mots, et le ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) me fera peut-être l'honneur de répondre à mes remarques. La difficulté qui se présente à moi, en examinant la décision de la cour Suprême dans la cause de McKay contre le

Grand Tronc, qui servira de précédent aux cours provinciales tant que le statut restera le même ou que la décision ne sera pas infirmé par le Conseil privé, est celui-ci: c'est que, du moment qu'une compagnie de chemin de fer a établi des clôtures le long de sa ligne conformément aux règlements de l'Acte des chemins de fer, elle est libre de faire passes ser trains à travers les villes et les gros villages à la vitesse qu'il lui plaît. Voilà, ce me semble, l'effet de la décision. La question se pose ici : que faut-il entendre par une clôture convenable établie sur les bords de la voie ? et la cour Suprême du Canada a décidé que la ligne est dûment clôturée s'il y a une clôture tout le long des propriétés voisines et si elle est recourbée sur le garde-bestiaux de la manière prescrite par le statut. Cela étant, il ne paraît pas que la restriction pourvue dans l'article 227 de l'acte de l'année dernière soit de grande valeur. Dans le cas de McKay contre le Grand Tronc, rapporté au volume XXXIX de la cour Suprême du Canada page 81, le jury avait donné le verdict suivant :

1. Avait-on fait entendre le sifflet avant d'atteindre le croisement de la grande rue, et, dans l'affirmative, à quelle distance du croisement était-on au premier moment ?
R. Oui, au poteau avertisseur.
2. Si la cloche a sonné, où a-t-elle commencé à sonner, et a-t-elle sonné tout le temps ou à des intervalles rapprochés jusqu'à ce que la locomotive eût traversé la rue où s'est produit l'accident ?
R. La cloche commença à sonner à l'est de la grande rue à une distance d'une dizaine de perches, et ne cessa de sonner.
3. La grande rue traverse-t-elle à Forest une partie populeuse du village ?
R. Oui.
4. A quelle vitesse allait la locomotive en traversant la rue principale ?
R. Environ vingt milles à l'heure.
5. Dans votre opinion cette vitesse est-elle dangereuse pour une localité comme celle-là ?
R. Oui.
6. La mort de madame McKay et les lésions corporelles infligées à Joseph McKay furent-elles la conséquence de quelque négligence ou omission de la part de la compagnie ? Dans l'affirmative, en quoi consistait la négligence ou omission qui fut la cause de l'accident ?
R. (a) Oui. (b) Négligence en allant trop vite et négligence à cause de l'absence de gardien ou de barrières.

Sur ces réponses la cour Suprême du Canada a jugé que la compagnie de chemin de fer était en droit d'obtenir jugement et en conséquence jugement fut rendu infirmant le jugement de la cour d'Ontario. Il appert donc par le jugement du plus haut tribunal du pays que même dans le cas où une compagnie de chemin de fer fait circuler une locomotive à une vitesse dangereuse à travers la partie d'un village où la population est très dense, pourvu qu'on sonne la cloche et qu'on fasse entendre le sifflet elle n'est pas responsable des dommages causés en franchissant la voie publique. M. le juge Sedgewick se base sur l'article contenu actuellement dans l'acte des chemins de fer pour faire ressortir la différence entre notre loi et celle de la Grande-Bretagne sur ce point. Avant de citer cette loi il fonde sa preuve sur le manque d'autorisation de la compagnie de chemin de fer d'ériger des barrières ou de prendre d'autres précautions sans une sanction statutaire, et il dit :

Il est évident qu'une compagnie de chemin de fer doit avoir une autorisation quelconque avant qu'elle puisse se permettre d'élever des barrières sur la voie publique. On trouve cette autorisation dans l'ancien Acte des chemins de fer, 51 Victoria, chap. 29, article 187, et le parlement du Canada avait jugé qu'il était nécessaire d'accorder une autorisation formelle, si on en juge par les termes de l'article.

Ensuite il cite l'article comme suit :

Et le comité des chemins de fer, peut, de temps à autre, s'il le juge expédient ou nécessaire pour la sécurité publique, avec la sanction de l'Exécutif, autoriser ou obliger la compagnie à laquelle appartient tel chemin de fer, dans le délai fixé par ledit comité, de protéger telle rue ou tel chemin public en y plaçant un gardien, ou un gardien et des barrières ou d'autres moyens de protection.

Après cette citation il continue dans les termes suivants :

Ce même point ressort également du statut anglais. Dans l'année 1845 on passa la première loi refondue des chemins de fer, et cette loi est encore en vigueur, étant la substance des actes 8 et 9 Vict., chap. 20. L'article 47 dit :

Si le chemin de fer traverse à niveau un chemin à barrières, une voie publique ou un grand chemin, la compagnie érigera et maintiendra en tout temps en bon ordre des barrières en nombre suffisant en travers de tel chemin des deux côtés de la voie ferrée à l'endroit où les deux se croisent et apostera des gardiens pour ouvrir et fermer ces barrières.

Voilà ce qui parait être le règlement appliqué dans la Grande-Bretagne à toutes les traverses d'un chemin public, et je prie le ministre de la Justice de considérer s'il ne serait pas convenable de mieux protéger le public—sauf toutefois à entendre les intéressés. Je crois qu'il serait juste et équitable que dans les villes et les villages, dans les parties très habitées de notre pays, on prenne les mêmes précautions qu'en Angleterre. Si on ne fait pas de loi dans ce sens il suffira à la compagnie de faire entendre le sifflet et la cloche en traversant la voie publique dans les villes et les villages, de clôturer sa ligne et de recourber sa clôture sur le garde-bestiaux des passages à niveau; cela étant fait, elle pourra lancer ses trains avec la vitesse qu'elle voudra au gré de ceux qui conduisent le train. Il me paraît nécessaire que le parlement impose quelques restrictions sur ce que la cour Suprême du Canada considère comme un droit absolu. Je ne critique pas le jugement de la cour Suprême du Canada. Ce jugement peut fournir de la matière à discussion, mais tant qu'il n'est pas infirmé par le Conseil privé ou par le parlement, il restera indubitablement la loi du pays.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je n'ai aucun désir de critiquer le jugement de la cour Suprême dans la cause de McKay contre le Grand Tronc, à l'exemple de l'honorable chef de la gauche, ni de faire ressortir en quoi ce jugement diffère de celui que le même tribunal a rendu dans la cause de Fleming contre le Pacifique Canadien. Nous ne sommes pas ici pour discuter les jugements de la cour Suprême, mais pour examiner s'il y a nécessité d'amender la loi pour remédier au défaut signalé par la cour Suprême dans ce jugement. Je ferai remarquer à l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) que le jugement de la cour Suprême n'a pas été rendu d'après l'Acte des chemins de fer d'aujourd'hui, mais d'après celui qui existait avant 1903. L'honorable député a raison de faire remarquer que la cour Suprême, dans la cause de McKay contre le Grand Tronc, tenait compte de la circonstance que la clôture dont il était question était une palissade en planche recourbée sur le garde-bestiaux. Or, cela ne peut pas s'appliquer à l'acte des chemins de fer qui est actuellement en vigueur, et l'honorable chef de la gauche en comprendra facilement la raison. A l'article 259 de l'ancien acte, il était dit :

Nulle locomotive ne traversera la partie populeuse d'une ville ou d'un village à une vitesse de plus de six milles à l'heure, à moins que la voie ne soit convenablement clôturée.

Cet article impose l'obligation de ne pas dépasser une vitesse de six milles à l'heure, à moins que la voie ne soit clôturée d'après la manière prescrite par l'acte conformément à l'article 197. A chaque croisement à niveau d'une voie publique, les clôtures des deux côtés du passage et des deux côtés de la voie doivent être recourbées sur les garde-bestiaux, afin de permettre aux trains de franchir le croisement sans danger. La cour Suprême a décidé que l'obligation de clôturer édictée par l'acte se bornait à l'obligation contenue dans l'article 197. Cela n'est plus la loi d'aujourd'hui. Sur ce point la loi actuelle est contenue dans l'article 227 de l'Acte des chemins de fer qui dit :

Nul train ne traversera la partie populeuse d'une ville ou d'un village à une vitesse de plus de six milles à l'heure, à moins que la voie ne soit clôturée et protégée convenablement de la manière prescrite par le présent acte.

Dans cet acte il n'y a aucune disposition relative aux clôtures.

M. R. L. BORDEN : Oui, il y en a.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'honorable député me ferait plaisir s'il voulait me les indiquer.

M. R. L. BORDEN : C'est exactement la même disposition que celle contenue dans l'ancien acte, article 119.

La compagnie érigera et maintiendra sur le chemin de fer des clôtures, des barrières et des garde-bestiaux, de la manière suivante :

M. R. L. BORDEN.

Ensuite (a), (b) et——

(c) Des garde-bestiaux, de chaque côté de la voie publique, à chaque croisement de la voie publique traverse de niveau par le chemin de fer. Les clôtures des chemins de fer à chacun de ces croisements seront recourbées sur les garde-bestiaux respectifs de chaque côté de la voie publique.

C'est exactement l'ancienne disposition, mais il peut y avoir quelque chose de fondé dans la remarque faite par le ministre de la Justice au sujet des mots " protogée convenablement." Sans ces mots je ne vois aucune différence entre cet acte et l'ancien. Si le ministre de la Justice veut me montrer à quoi servent les mots " protégée convenablement," j'en serai bien aise.

L'honorable M. FITZPATRICK : Les mots " protégée convenablement " signifient qu'il reste à préciser pour chaque cas en particulier quels seront les moyens de protection les plus appropriés aux circonstances. L'honorable député comprendra——

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre remarquera que les mots " clôturée et protégée convenablement " sont expliqués dans les prescriptions contenues dans l'acte : Il faudra pour cela examiner l'acte. Si on n'y rencontre rien à part des clôtures il me semble que nous nous trouvons dans la même position qu'autrefois, c'est-à-dire avant que la loi actuelle eût remplacée l'ancienne. Je ne sais pas si je m'exprime avec assez de clarté.

L'honorable M. FITZPATRICK : Oui, certainement.

M. LANCASTER : La cour Suprême a décidé que la protection accordée par l'ancienne loi consistait dans le droit de venir devant le comité des chemins de fer et d'obtenir une ordonnance en conséquence. Mais je ferai remarquer que, même si le mot " protégée " se trouve dans l'Acte des chemins de fer, la cour Suprême a décidé qu'on peut obtenir de la protection en vertu d'une ordonnance et non autrement.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'article 227 de l'Acte des chemins de fer dit que nul train n'ira à une vitesse plus grande que dix milles à l'heure——

—à moins que la voie ferrée ne soit clôturée de la manière prescrite par le présent acte.

Naturellement il faut faire une distinction entre les dangers auquels le public est exposé aux passages à niveau. La question varie d'après la protection nécessaire dans chaque cas particulier. A tel endroit on peut avoir besoin d'un pont surélevé, ailleurs une simple barrière peut suffire, et ailleurs encore un gardien peut faire l'affaire. Je connais un endroit à Québec où il serait absolument superflu de prendre les précautions dont on parle ici. Si l'honorable député veut regarder à l'article 25 de l'acte il constatera que la

Commission peut faire des ordonnances et des règlements pour limiter la vitesse à chaque endroit. Ce que je viens de dire n'a pas pour objet de mettre en doute la raison d'être de l'amendement qui nous est soumis, mais cela montre la nécessité pour nous de nous hâter lentement. Il y a de grands intérêts publics qui pourraient souffrir d'une décision précipitée, et ce qu'il y a de mieux à faire, c'est de renvoyer cette question au comité des chemins de fer, pour que nous ayons une opinion d'experts sur la nécessité d'accorder une protection qui, tout en étant jugée nécessaire, peut varier selon les lieux et les circonstances. Nous ne sommes pas en possession des renseignements nécessaires pour nous former une opinion sur la nécessité de cette disposition de la loi.

M. MACLEAN : L'honorable ministre de la Justice aurait-il la complaisance d'expliquer au comité la nécessité d'avoir des témoignages d'experts devant le comité des chemins de fer, tandis qu'on pourrait s'en passer pour délibérer ce bill en comité général ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Je serais enchanté de répondre à l'honorable député s'il pouvait me dire de quelle manière il pourrait obtenir des témoignages.

M. MACLEAN : Nous avons passé cet acte en comité à la dernière session sans avoir de consultations d'experts. Pourquoi l'honorable ministre fait-il une exception pour ce cas particulier en l'envoyant au comité des chemins de fer pour obtenir des témoignages d'experts ?

M. INGRAM : L'honorable ministre de la Justice a l'air d'insister sur ce point. Il parle de témoignages d'experts. Lorsque le bill n° 23 était en délibération ici l'année dernière, on ne l'a pas renvoyé au comité des chemins de fer pour recueillir des opinions d'experts, mais l'honorable ministre des Chemins de fer n'avait pas besoin de cela, et je ne sache pas que les députés de cette Chambre aient tiré grand profit de ce témoignage. Les ministres eux-mêmes firent tout l'usage voulu des renseignements obtenus.

M. MACLEAN : J'attends une réponse.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je crois avoir donné à l'honorable député la meilleure réponse possible. J'ignore de quelle manière la Chambre pourrait obtenir les témoignages d'experts dont parle l'honorable député.

M. MACLEAN : A quoi bon envoyer cet amendement particulier au comité des chemins de fer pour nous fournir des témoignages d'experts, quand nous avons discuté le bill entier à la dernière session sans avoir recours à ces témoignages ? Pour quelle raison traite-t-on de cette manière l'amendement qui nous occupe ? Pourquoi le comité général ne peut-il pas le délibérer ? Pourquoi infliger ce traitement exceptionnel à l'amendement en question ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Je me souviens parfaitement que, lorsque le bill était à l'étude, l'année dernière, le ministre des Chemins de fer, plusieurs députés et moi-même nous fûmes présents à une conférence où tous les intéressés, c'est-à-dire les compagies de chemins de fer et de transport concernées dans ce bill, eurent l'occasion de se faire entendre.

M. LANCASTER : Puisqu'il s'agit de témoignages d'experts, je n'hésite pas à dire que s'il était question de faire régler par la Commission des chemins de fer un cas particulier où il s'agirait de nivellements ou d'autres affaires de ce genre, je croirais à la nécessité d'entendre des experts. Nous avons besoin de cette loi générale pour faire face aux compagnies de chemins de fer qui produisent des témoignages d'experts, tandis que les villes et les villages n'ont pas les ressources nécessaires pour avoir recours à ce moyen. C'est le public qui en souffre. Nous demandons un acte du parlement décidant que la vitesse des trains à tous les passages à niveau n'excédera pas dix milles à l'heure, à moins qu'il n'y ait un gardien, et sans nous occuper des expertises constatant que le chemin de fer est à niveau, que la pente monte ou descende, que la ligne soit droite ou courbe, ou de tout autre détail de ce genre. Il nous paraît parfaitement inutile de tenir compte d'un témoignage d'experts pour décider ce principe. A quoi bon renvoyer le bill au comité des chemins de fer ? C'est une question de principe entre le public et les compagnies.

Quels meilleurs experts pouvez-vous consulter que les députés eux-mêmes que le peuple a envoyés ici dans la Chambre pour faire des lois destinées à le protéger, tout en étant juste envers les chemins de fer? Nous devrions adopter une loi décrétant que la vitesse ne dépassera pas dix milles à l'heure, à moins qu'il n'y ait un gardien. Sur ce point il ne peut y avoir de meilleur témoignage que celui des membres de cette Chambre.

M. R. L. BORDEN : Je suis porté à croire que les mots "à moins que la ligne ne soit clôturée et protégée convenablement de la manière prescrite par cet acte" signifie que, à moins que la ligne ne soit clôturée de la manière prescrite par l'acte ou protégée convenablement de manière prescrite par cet acte. Ensuite il me semble que, relativement aux clôtures, il faut s'en rapporter à cet acte, et vous y trouverez la disposition sur laquelle j'ai déjà appelé l'attention du ministre de la Justice et qui est contenue dans l'article 199. A part cela, prescrit-on une autre protection quelconque à part des clôtures? L'honorable ministre de la Justice me renvoie à l'article 25 qui permet indubitablement à la Commission de faire des ordonnances et des règlement concernant la vitesse des trains. Il

existe une autre clause sur laquelle on a appelé notre attention et qui est contenue dans les articles 186 et 187 de l'Acte des chemins de fer. L'articl e186 dit :

En demandant la permission de construire le chemin de fer au-dessus, le long ou en travers d'une grande route existante.

Et plus loin.

La Commission peut, par ordonnance, accorder cette demande aux termes et conditions qu'elle juge à propos relativement à la protection, la sûreté et la commodité publiques, ou peut ordonner que la route 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 de pareils croisements.

Et l'article 187 dit :

Quand le chemin de fer est déjà construit au-dessus, le long ou en travers d'une grande route, 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 dans l'article précédent.

Par là on paraît donner à la Commission le pouvoir d'ordonner qu'on emploie des gardiens où qu'on prenne d'autres mesures. Mais si on revient à l'article 237, la question se résume à ceci : ne serait-il pas à propos d'établir d'autres dispositions plus générales à part de celles dont la commission des chemins de fer peut tirer parti et qu'on trouve à l'article 227? A la suite du jugement de la cour Suprême, je suis tenté de croire qu'il serait à propos d'établir de nouvelles limites ou restrictions. Peut-on invoquer une raison pour justifier les compagnies de chemins de fer si elles font passer les trains à travers les villes et les villages à une grande vitesse, mais qui, d'après la décision de la cour Suprême, n'est pas contraire à la loi ? J'inclinerais à répondre dans la négative et à croire qu'on aplanirait au moins une partie de la difficulté au moyen d'une disposition générale, tout en laissant à la discrétion de la Commission des chemins de fer le règlement des cas spéciaux d'après les faits qui lui serait soumis.

L'honorable M. FITZPATRICK : La dernière partie de l'amendement rend-elle inefficace la première? Une protection convenable, cela signifie-t-il l'emploi d'un gardien ? Je crois que l'honorable député serait singulièrement embarrassé si on l'invitait à interpréter l'article tel qu'il est rédigé. En tenant compte de toutes les circonstances, ce que nous avons de mieux à faire est de renvoyer cet article au comité des chemins de fer, ou toutes les parties pourront se faire entendre Quant à moi, j'aime à obtenir des éclaircissements fournis par des hommes compétents, avant de tirer une conclusion. Comme avocat je vois beaucoup de difficultés à mettre cet amendement en vigueur.

M. R. L. BORDEN.

M. LANCASTER : Je ne crois pas qu'un spécialiste dans les questions de chemins de fer nous fera mieux comprendre cet article que nous le comprenons déjà. Si le ministre de la Justice a raison de dire que l'article tel que je l'ai rédigé n'atteint pas l'objet auquel il est destiné, j'espère qu'il m'accordera le concours de ses vastes connaissances pour l'améliorer. Pour moi j'attacherais plus de prix à l'opinion du ministre de la Justice qu'à celle des avocats experts représentant les compagnies de chemins de fer. J'aime à dire, toutefois, que j'ai étudié soigneusement toutes les décisions rendues, que j'ai consulté des hommes de loi plus capables que moi-même, et tous sont d'accord que j'ai atteint mon but en libellant l'article dans les termes dont j'ai fait usage, et que le texte de la fin de l'article ne renverse pas le contenu de la première partie.

La cour Suprême a déclaré que par protection on entend toute ordonnance spéciale émanée de la Commission des chemins de fer, et aucun juge ne pourrait hésiter sur le sens des termes de mon amendement. Il dit en toutes lettres que, outre la protection exigée par le comité des chemins de fer les trains ne circuleront pas à une vitesse plus grande que dix milles à l'heure, aux endroits indiqués, à moins qu'il n'y ait un gardien. J'ai des déclarations d'une trentaine d'avocats de tout âge et de toute couleur politique, qui approuvent cet amendement et considèrent qu'il assurera la protection demandée.

M. INGRAM : A l'occasion de l'étude de l'amendement autorisant la circulation des trains à une vitesse de dix milles à l'heure, au lieu de six, je fis remarquer l'année dernière que les chemins de fer violaient la loi tous les jours. Si vous consultez les horaires des compagnies, vous constaterez qu'il leur est impossible d'observer la loi qui limite à dix milles la vitesse permise dans les districts très populeux, tout en se conformant aux horaires en question. Cet amendement signifie que la voie ferrée doit être convenablement clôturée et protégée si la vitesse dépasse dix milles à l'heure, et qu'en sus de cette protection la compagnie doit employer un gardien dans les districts populeux. Cette disposition protégera certainement le public ; il est vrai qu'elle imposera une certaine dépense aux compagnies. Tous les jours il arrive des accidents dans les villes et les villages du Canada, par suite de la vitesse excessive des trains, et lorsqu'on fait une enquête sur ces accidents, les compagnies de chemin de fer se défendent sur leurs règlements, que l'employé à négligés, à ce qu'elles prétendent ; alors elles démettent l'employé ; d'un autre côté, s'il avait suivi les règlements de la compagnie, il aurait été congédié également, parce qu'il ne se serait pas conformé à l'horaire. Il ne faut pas mettre les employés et le public dans

cette fausse position. S'il y a des risques, ils doivent être mis du côté de la compagnie.

M. MACLEAN : Le ministre de la Justice a-t-il reçu quelque protêt des compagnies de chemins de fer au sujet de cet amendement ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Non.

M. R. L. BORDEN : J'ai compris que l'amendement de l'honorable député ne s'occupe que de la vitesse des trains au moment où ils franchissent la traverse.

L'honorable M. FITZPATRICK : Le mot " populeuses " n'était pas dans l'ancien acte; cette disposition pourrait entraîner toutes sortes de difficultés.

M. R. L. BORDEN : Je comprends quelles difficultés elle peut soulever, mais l'objection de l'honorable député (M. Lancaster) est évidemment celle-ci : il ne s'occupe pas de la vitesse à laquelle un train passe à travers une ville ou un village constitués en corporation, tant que le chemin de fer est clôturé convenablement, excepté à l'endroit où il croise le grand chemin, et il demande que la loi soit amendée de manière à exiger que le train ne franchisse pas les passages à niveau à une vitesse de plus de dix milles à l'heure sans qu'il y ait un gardien ou un autre moyen de protection.

M. LANCASTER : C'est pourquoi je me suis servi du mot " où " qui signfie " à tel endroit ".

L'honorable M. FITZPATRICK : L'honorable député croit-il qu'on peut interpréter son texte de cette manière-là ? Désignent-elles seulement la traverse ou ont-elles un sens général ?

M. R. L. BORDEN : On ferait disparaître tout doute si après le mot " traverse " on ajoutait les mots " à tel endroit ".

M. LANCASTER : J'y consens.

L'honorable M. FITZPATRICK : Ce n'est pas cela qui est ma principale difficulté, mais c'est le terme vague " partie populeuse " qui laisse une trop grande lattitude dans son interprétation, peut-être au préjudice des citoyens de la localité. Il existe encore une autre difficulté, c'est que vous tenez à ce que la voie soit clôturée ; puis vous exigez un gardien à chaque traverse ; enfin, à part de tout cela, vous laissez la Commission des chemins de fer libre d'ajouter à cela tout ce qu'elle voudra.

En toute circonstance, vous insistez pour que la compagnie de chemin de fer ait un gardien, quoique, dans bien des cas, il soit inutile d'en avoir un. Mon opinion est que nous devrions entendre les objections que les compagnies de chemins de fer peuvent avoir à cette disposition, afin que nous soyons à même de dire dans quelle mesure les termes de la loi devront être modifiés, s'ils doivent l'être de quelque façon, et si nous ne devrions pas laisser la Commission des chemins de fer régler chaque cas suivant les circonstances. D'après les renseignements que je possède actuellement, je ne vois pas de raison pour que la question ne soit pas laissée à la décision de la Commission des chemins de fer. Toutefois, je consens volontiers à ce que le bill soit renvoyé au comité des chemins de fer et quand il y aura été étudié et discuté à fond, nous serons en mesure de décider si nous devrions accepter cet amendement tel qu'il est ou avec quelque modification de son texte, ou si nous devrions laisser l'affaire à la décision de la Commission des chemins de fer.

M. BLAIN : Une des difficultés, c'est que lorsque la question de la surveillance plus efficace des passages à niveau est soumise au comité des chemins de fer du Conseil privé (aujourd'hui la Commission des chemins de fer), la décision comporte généralement qu'une partie de la dépense devra être supportée par les municipalités.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je pense que la Commission est parfaitement libre de déterminer la question des frais d'une manière absolue.

M. BLAIN : A mon avis, la compagnie du chemin de fer devrait être forcée de supporter la dépense totale qu'entraîne la surveillance d'un croisement dangereux dans un centre populeux. Entre la ville de Toronto et la ville de Hamilton, il passe fréquemment des trains à grande vitesse sur la ligne du Grand Tronc. Le Canadien du Pacifique a des droits de libre parcours sur la voie du Grand Tronc entre les deux villes, et les deux compagnies font faire le trajet à leurs trains en 55 minutes, ce qui représente plus de 40 milles à l'heure, à travers les villages prospères et densement peuplés. Ma propre ville, naguère, a soumis cette question au comité des chemins de fer du Conseil privé. Les municipalités savent que lorsqu'elles consentent à payer une partie de la dépense, il pourra être aposté des garde-barrières ; mais elles sont d'avis que les compagnies de chemin de fer qui jouissent de droits si considérables dans notre pays devraient être forcées de supporter toute la dépense. Maintenant que cette question est sur le tapis, je pense qu'il est du devoir du ministre de la Justice de l'examiner à fond et de faire en sorte qu'une loi soit adoptée pour la surveillance plus efficace des passages à niveau, et cela aux frais des compagnies de chemins de fer.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je propose que le comité lève sa séance et fasse rapport à la Chambre de la recommandation de renvoyer le bill au comité des chemins de fer.

M. LANCASTER : J'aimerais à avoir l'assurance du ministre de la Justice que le bill sera soumis de nouveau au comité général, afin que nous puissions le discuter encore

une fois durant cette session. Il a trait à un mal grandissant, car beaucoup de gens sont tués à ces passages. Comme le premier ministre a donné avis d'une motion en vertu de laquelle les bills présentés par de simples députés ne seront plus discutés les mercredis et les jeudis, et comme la loi ne peut être changée avant que la question soit débattue de nouveau par la Chambre, le ministre de la Justice devrait me donner l'assurance que, si l'on prive les simples députés des jours qui étaient consacrés à la discussion de leurs propositions, le bill en question sera transféré parmi les projets de loi du gouvernements et discuté durant la présente session.

L'honorable M. FITZPATRICK : C'est parfaitement juste. Le rapport du comité des chemins de fer sera considéré, et je me charge de demander au premier ministre que la question soit discutée en même temps que les projets ministériels.

M. MACLEAN : Le ministre de la Justice promet-il que cette proposition de loi et les autres modifiant la loi des chemins de fer seront comprises parmi les projets de loi du gouvernement ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Je prierais l'honorable député de me permettre de ne m'occuper que d'une chose à la fois.

M. MACLEAN : Je voudrais savoir si l'honorable ministre pose un principe général. Il se trouve un grand nombre de propositions devant le comité des chemins de fer, et celle-ci pourra n'être appelée que d'ici à trois ou quatre semaines.

L'honorable M. FIELDING : Nous espérons que la session sera terminée alors.

M. MACLEAN : Mais il se peut qu'elle ne le soit pas. Si le gouvernement désire en voir bientôt la fin, ce qu'il a de mieux à faire c'est de soumettre à un comité de la Chambre tous ces amendements proposés à l'Acte des chemins de fer. Le gouvernement a un projet de loi relatif à cet acte, pourquoi ne pas réunir tous ces amendements et consacrer une journée à leur discussion. Mais si on nous donne le change en envoyant ces bills au comité des chemins de fer, où on les gardera trois ou quatre semaines, nous n'avancerons guère.

Nous pouvons remettre la discussion d'autres affaires, afin de pouvoir discuter ces amendements. Le ministre se rendra compte, je pense, qu'il est à propos de réunir tous ces amendements à la loi des chemins de fer et de les discuter simultanément. Mon honorable ami a présenté son bill le jour de la rentrée des Chambres et depuis deux mois il est prêt à en faire la discussion, si on lui en fournit l'occasion. C'est la première occasion qu'il en a, et voilà qu'on renvoie son bill au comité des chemins de fer. Il se trouvera le dernier sur la liste, et on n'en entendra plus parler d'ici à six semaines.

Le comité fait rapport de ses travaux.

M. LANCASTER.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je propose que l'article de l'ordre du jour relatif à cette proposition d'amendement soit rayé du feuilleton et le bill renvoyé au comité spécial permanent des chemins de fer, des canaux et des télégraphes.

M. MACLEAN ; je ne pense pas que ce soit opportun ; et comme je me propose de discuter la motion, je ferai observer qu'il est six heures.

A sept heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

M. W. F. MACLEAN (York-est) : Avant la suspension de la séance, j'ai fait observer au ministre de la Justice, qu'il n'est pas, à mon avis, tout à fait juste de renvoyer ce bill au comité des chemins de fer. Je pense qu'il serait mieux de le renvoyer au comité général de la Chambre, en même temps qu'un bill de moi et que le bill du gouvernement modifiant l'acte des chemins de fer ; et alors nous pourrions faire d'un seul coup la discussion de toutes ces mesures. De cette manière, la considération de tous ces amendements à l'acte des chemins de fer serait facilitée, je pense, et nous pourrions en terminer la discussion en un jour ou deux. Même si nous renvoyons ce bill au comité des chemins de fer, il devra revenir en discussion à la Chambre, et dans l'intervalle probablement il n'aura été fait aucun progrès. On le renverra peut-être à un sous-comité, et beaucoup de temps sera perdu. Bien entendu, je devrai me soumettre à la décision de la Chambre, particulièrement dans le cas de ce bill de l'honorable député de Lincoln-et-Niagara (M. Lancaster), et verrai ce que j'aurai à faire de mon propre bill quand viendra son tour. Mais je proposerais que toutes ces propositions relatives à l'Acte des chemins de fer fussent renvoyés au comité général de la Chambre et non pas au comité des chemins de fer.

L'honorable M. FITZPATRICK : Il est très désirable, je pense, que nous nous débarrassions de la proposition de loi actuellement sur le tapis. La proposition particulière contenue dans le bill de l'honorable député de Lincoln-et-Niagara devrait, à mon avis, être débattue. Il a démontré qu'il était nécessaire d'étudier sérieusement son bill. Pour cette raison, j'aimerais que le comité des chemins de fer en fît l'examen. J'aimerais que le bill de mon honorable ami (M. Lancaster) fût expliqué par lui-même quand son tour viendra. Je n'ai eu aucunement l'occasion d'étudier en détail cette proposition de loi. Il se peut que la Chambre lui fasse bon accueil, mais pour le moment, je n'aimerais pas à exprimer d'opinion dans un sens ou dans l'autre.

La motion de l'honorable M. Fitzpatrick est adoptée.

MODIFICATION AU CODE CRIMINEL.

La Chambre reprend la discussion de la motion de M. Lancaster proposant que le bill (n° 3) tendant à modifier le Code criminel, 1892, soit maintenant lu une seconde fois.

M. E. D. LANCASTER (Lincoln-et-Niagara) : Le ministre de la Justice a annoncé il y a quelque temps qu'il allait présenter un bill modifiant le Code criminel et qu'il serait à propos de remettre la discussion du présent bill à l'époque où le projet de loi en question serait présenté. Je suppose bien, dès lors, qu'il ne désire pas discuter ce bill-ci maintenant. Ce serait, en effet, perdre le temps inutilement que de faire cette discussion présentement, s'il se propose de présenter lui-même un projet de loi modifiant le Code criminel. Je suis bien prêt à ouvrir la discussion, s'il désire que nous la fassions ; mais s'il se propose de remettre cette discussion, je le prierai de vouloir bien indiquer la date à laquelle probablement son bill sera présenté. Des particuliers me pressent à ce sujet.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je préférerais que la discussion se fît maintenant. Ce bill contient des dispositions qui méritent de fixer notre attention. Même dans le cas où je présenterais un projet de loi—comme je me propose de le faire, bien que je ne veuille pas m'engager d'une manière formelle—il serait mieux que la discussion du présent bill se fît tout de suite. Je serais disposé à faire certaines concessions pour me rendre au désir de mon honorable ami (M. Lancaster).

M. LANCASTER : J'ai déjà pris la parole à l'occasion de la seconde lecture ; c'était il y a quelque deux mois ; mais tout de même, je suppose bien qu'il ne m'est plus permis de parler sans le consentement de la Chambre. Cependant, si la Chambre se forme en comité sur le bill, je pourrai en faire la discussion alors.

La motion est adoptée, le bill lu une seconde fois, et la Chambre se forme en comité pour délibérer le bill.

Article 1er.

1. L'article 786 du Code criminel, 1892, est modifié par l'addition du paragraphe suivant :

" 2. Quand la personne accusée paraît avoir l'âge de vingt et un ans ou n'avoir pas atteint cet âge, et qu'elle n'est pas représentée par un avocat qui soit présent, le magistrat ne procèdera pas ainsi que le veut le présent article sans d'abord demander à l'accusé quel est son âge ; et si l'accusé déclare alors qu'il a moins de vingt et un ans, le magistrat doit ajourner la procédure et faire sans retard avertir les parents, s'ils sont domiciliés dans la province (ou à défaut de parents, le tuteur ou le chef de famille chez lequel résidait l'accusé à l'époque où l'infraction (offence) a été commise, que cette personne est sous le coup de l'accusation, donnant avis du temps et du lieu où elle sera invitée à déclarer si elle désire subir son procès devant ledit magistrat—ledit avis portant un délai raisonnable et de nature à permettre auxdits parents, tuteur ou chef de famille de se présenter et conseiller ledit accusé avant qu'on l'invite à faire cette option."

L'honorable M. FITZPATRICK : En premier lieu, il me semble que cette disposition devrait former un article par elle-même et n'être pas simplement partie de l'autre. Puis, j'attirerais l'attention de mon honorable ami sur la limite d'âge. Il me semble que vingt et un ans est un âge trop avancé. J'ai connu des hommes très endurcis qui n'avaient pas atteint l'âge de vingt et un ans et qui n'avaient guère besoin de leurs parents pour les guider dans leurs affaires criminelles. Je conseillerais qu'on fixât plutôt la limite à seize ans, comme pour les jeunes délinquants. Puis je recommanderais quelques changements dans les termes, changements de peu d'importance, et j'insérerais dans l'article un paragraphe prescrivant comment le magistrat doit procéder dans les cas où il n'y a ni parent, ni tuteur.

M. LANCASTER : Il me semble que la limite de seize ans est très insuffisante. Certainement, dans notre partie du pays les enfants viennent à peine de quitter l'école à cet âge, et n'ont pas eu beaucoup de temps de se façonner aux usages du monde et d'apprendre à se défendre dans le cas où ils sont accusés. Et même si, comme le ministre le donne à entendre, on trouve des criminels endurcis de l'âge de dix-neuf ou vingt ans, je ne vois pas en quoi l'Etat peut souffrir de ce qu'on permettrait à leurs parents de les conseiller. Je ne pense pas qu'il se trouve beaucoup de criminels endurcis au Canada même à l'âge de vingt et un ans; ce ne serait pas, suivant moi, rendre justice à nos jeunes gens et à nos jeunes filles que de faire pareille affirmation. Mais en supposant qu'il en existe même un très petit nombre,—ce que je ne crois pas qu'on puisse établir,—nous devons légiférer pour la masse et non pour les exceptions. Toutefois, même dans un cas de cette nature, quel mal pourrait-il résulter de l'application de cet article ? Le jeune homme montrera peut-être de meilleurs sentiments sous l'influence d'un traitement autre que celui auquel on l'a habitué. Il se peut que les influences familiales aient eu un mauvais effet sur lui ; la présence d'un beau-père ou d'une belle-mère peut lui avoir rendu insupportable le séjour au foyer, et cette circonstance l'a peut-être poussé au mal. Mais le père ou la mère est à même d'exercer une heureuse influence sur lui et le détourner d'une vie criminelle. La limite d'âge que j'ai proposée est celui jusqu'où, d'après la loi de toutes les provinces, je crois, le jeune homme est protégé dans ses biens, et je ne pense pas aller trop loin en affirmant que sa liberté devrait être sous la sauvegarde des conseils de son gardien naturel, au moins jusqu'au même âge. Toutefois, nous vivons dans un siècle de compromis, et par déférence pour les vues du ministre de la Justice, je proposerais que le terme de dix-huit ans fût adopté. Il serait un peu dur de met-

tre un jeune homme d'un peu plus de seize ans dans l'obligation de décider devant quel tribunal se fera son procès. A cet âge, son expérience de la vie est nécessairement restreinte, et bien que vingt et un ans ne me paraissent pas un âge trop avancé, la limite ne devrait pas, à tout événement, être au-dessous de dix-huit ans. Jusqu'à cet âge le garçon, la jeune fille, ne sont que des enfants, et on ne saurait s'attendre qu'ils fassent preuve d'un bon jugement dans une crise aussi importante de la vie. On devrait fixer la limite à dix-huit ans au moins. Maintenant, quant au cas où il n'y a pas de parent, je demanderai au ministre de la Justice si, à son avis, mon projet de loi ne règle pas cette question, ou pense-t-il que ce bill ne la règle pas d'une manière suffisamment nette ?

Faire sans retard avertir les parents, s'ils sont domiciliés dans la province, ou à défaut de parents, le tuteur ou le chef de famille chez lequel résidait l'accusé.

De sorte que s'il n'y a pas de tuteur ou de parent, là où le garçon (ou la jeune fille) demeure en qualité de domestique, ou de pensionnaire, il est prescrit que le chef de la maison où il est domicilié à l'époque de la prétendue infraction, devra être averti.

L'honorable M. FITZPATRICK : Si cette personne ne se rend pas à l'avis, quelle procédure faut-il adopter ?

M. LANCASTER : Si personne ne comparaît, ni chef de maison, ni parent, ni tuteur, le magistrat agit. L'article que je veux modifier prescrit quelle procédure le magistrat devra adopter, et mon amendement établit qu'avant d'instruire le procès, il sera nécessaire de prendre certaines mesures :

2. Quand la personne accusée paraît avoir l'âge de vingt et un ans, ou n'avoir pas atteint cet âge, et qu'elle n'est pas représentée par un avocat qui soit présent, le magistrat ne procèdera pas comme le veut le présent article sans d'abord demander——

L'effet de cette disposition est de l'autoriser à instruire le procès, une fois ces formalités remplies, une fois l'avis donné.

—du temps et du lieu où elle sera appelée à déclarer si elle désire subir son procès devant ledit magistrat—ledit avis portant un délai raisonnable et de nature à permettre auxdits parents, tuteur ou chef de famille de se présenter et conseiller ledit accusé avant qu'on l'invite à faire cette option.

Or, le sens que j'attachais à cette disposition quand je la rédigeai, c'est que le magistrat pourrait instruire le procès, que ces personnes comparussent ou non. C'est pour cette raison que je n'en ai pas dit davantage ; mais si le ministre de la Justice pense que nous devrions ajouter les mots : " Et si personne ne comparaît, le magistrat pourra instruire le procès ", je ne m'y oppose pas.

M. LANCASTER.

L'honorable M. FITZPATRICK : Ma proposition avait simplement pour but de rendre la disposition plus complète. Mon honorable ami voudra-t-il me dire pourquoi il fait une distinction quant à la limite d'âge entre l'acte des jeunes délinquants et celui-ci ? En vertu de l'acte en question, article 110, la limite d'âge est fixée à seize ans. Je ne vois pas de bonne raison pour faire une différence entre les deux. Si, aux termes de l'acte des jeunes délinquants, un garçon de 16 ans peut admettre sa culpabilité, je ne vois pas de raison pourquoi on ne l'autoriserait pas à plaider au même âge dans le cas en discussion.

M. LANCASTER : Aux termes de l'acte des jeunes délinquants, la procédure est différente. Le procès se fait virtuellement en chambre. L'enfant n'est pas traité comme un criminel public ; il est sauvegardé. Le procès doit se faire à huis clos, et le délinquant n'est pas déclaré criminel, comme il le serait aux termes de l'article général que je me propose de modifier, et la peine infligée n'est pas la même. S'il était dans la classe des jeunes délinquants, son procès se ferait en chambre, et cela ne se fait pas aux termes du présent article. Je ferai, de plus, observer ceci : le jeune délinquant, âgé de moins de seize ans, jouit d'une protection de la nature de celle établie par cet article, quoique moins nettement et moins pleinement exprimée, à mon avis. L'acte en question dit que le magistrat, avant d'instruire le procès, demandera au jeune délinquant s'il désire être jugé par lui, par son tuteur ou son parent, dans le cas où l'un de ceux-ci est présent. Ce sont à peu près là les termes dont on se sert. Je ne demande pas actuellement qu'on modifie cet article ; mais il n'y a pas de raison pour que le mien ne soit pas adopté, s'il est mieux rédigé. Mon article est plus clair que celui de l'acte des jeunes délinquants. En vertu de cet acte, le prévenu n'est pas traité comme un criminel ; il n'est pas donné autant de publicité à l'affaire, et le châtiment n'est pas de la même nature.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je ne vois pas très bien la différence entre les deux cas. Les jeunes délinquants ne sont pas, à ma connaissance, jugés en chambre.

M. LANCASTER : Pas exactement en chambre, mais à peu près ; leur procès s'instruit moins publiquement.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je pense que mon honorable ami (M. Lancaster) ferait mieux d'accepter l'amendement que je soumets actuellement et qui fixe la limite d'âge à seize ans. C'est un simple essai; et si plus tard on trouve désirable de porter la limite à dix-huit ans, nous pourrons le faire; mais, à mon avis, seize ans me paraît être la juste limite. Si mon honorable ami accepte cette proposition, je lui demanderai de prêter l'oreille à quelques changements de mots que je voudrais proposer.

M. LANCASTER : Je suis prêt à en passer par le jugement de la Chambre ; et comme personne ici, excepté moi, ne paraît se soucier beaucoup de ce qu'on décidera, j'en conclus que la majorité est de l'avis du ministre, et j'accepte l'amendement.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je m'en vais lire les changements que je propose En premier lieu, je commencerais ainsi :

1. Le code criminel, 1892, est amendé par l'addition des articles suivants immédiatement à la suite de l'article 786 :

En vue de faire un article distinct.

Quand la personne accusée paraît avoir l'âge de seize ans, ou à peu près, ou n'avoir pas atteint cet âge——

En vue de laisser au magistrat quelque discrétion.

—et qu'elle n'est pas représentée par un avocat qui soit présent, le magistrat ne procédera pas ainsi que le veut l'article précédent, sans d'abord demander à l'accusé quel est son âge; et si l'accusé déclare alors qu'il a seize ans, ou moins, le magistrat devra ajourner les procédures et faire sans retard avertir le parent ou les parents, s'ils sont domiciliés dans la province, et s'il n'a pas de parents dans ces conditions, ou s'ils sont inconnus, alors le tuteur ou le chef de maison, s'il en est, chez lequel l'accusé réside, que cette personne est sous le coup de l'accusation, donnant avis du temps et du lieu où elle sera invitée à déclarer si elle désire subir son procès devant ledit magistrat—ledit avis portant un délai raisonnable et permettant auxdits parents, tuteur, ou chef de maison de se présenter et conseiller ledit accusé avant qu'on l'invite à faire cette option.

J'ajouterai que ces amendements ont été conseillés par un rédacteur très compétent à qui j'avais soumis le bill de mon honorable ami, après avoir décidé d'en accepter le principe.

M. LANCASTER : Je demanderai seulement pourquoi l'honorable ministre n'a pas conservé les mots " à l'époque où l'infraction dont on l'accuse a été commise "? Est-ce que l'emploi de ce membre de phrase n'avait pas l'avantage d'empêcher toute possibilité de confusion quant au sens du mot " domicile "? Le jeune homme ou la jeune fille pourront être arrêtés à dix milles du lieu où l'infraction a été commise, et leur domicile apparent se trouvera ailleurs que là où l'infraction a été commise. Mon idée était que la personne qui devrait se présenter et protéger l'accusé serait celle chez qui celui-ci demeurait en permanence.

L'honorable M. FITZPATRICK : Cette observation me paraît assez juste.

M. LANCASTER : Alors, vous retenez les mots " à l'époque où l'infraction dont on l'accuse a été commise "?

M. R. L. BORDEN : Il me semble qu'il vaudrait mieux dire :

Chez lequel l'accusé réside d'ordinaire ou d'habitude.

Je ne veux pas dire les deux, mais quelque expression de cette sorte.

M. LANCASTER : Fort bien ; c'est la même idée sous une forme plus brève.

L'honorable M. FITZPATRICK : Il serait bon de prescrire pour le cas où, après avis donné, le parent ou tuteur ne comparaît pas, et aussi de définir le mode d'assignation :

2. A la date fixée par ledit avis, ou si le magistrat a de bonnes raisons de croire qu'il n'y a personne répondant à la définition du premier paragraphe de cet article qui doive être avertie en conformité de ses termes, ou que tous les moyens de donner cet avis ont été pris sans succès, alors le plus tôt possible le magistrat procédera comme le veut l'article précédent, après avoir, si la personne avertie est présente, donné à cette personne l'occasion de conseiller l'accusé avant que celui-ci soit appelé à faire l'option.

3. L'avis prescrit par le présent article pourra être donné par lettre recommandée si la personne qu'on doit avertir ne demeure pas dans la ville, le village ou la municipalité où le procès s'instruit.

M. LANCASTER : Je ne vois aucune objection à cela. Je laissais le magistrat décider du mode d'assignation.

M. R. L. BORDEN : Il y a, je suppose, quelque disposition générale du Code criminel qui permet de renvoyer le prévenu à une autre audience.

L'honorable M. FITZPATRICK : Oui, bien entendu, et qui permet de le faire comparaître de nouveau. Le magistrat peut remettre son affaire à huitaine en aucun temps.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Il est proposé par l'honorable ministre de la Justice que le bill soit amendé de la manière suivante :

1. Le code criminel, 1892, est amendé par l'addition des articles suivants immédiatement à la suite de l'article 786 :

"786a. Quand la personne accusée paraît avoir l'âge de seize ans, ou à peu près, ou n'avoir pas atteint cet âge, et qu'elle n'est pas représentée par un avocat qui soit présent, le magistrat ne procédera pas ainsi que le veut l'article précédent, sans d'abord demander à l'accusé quel est son âge ; et si l'accusé déclare alors qu'il a seize ans, ou moins, le magistrat devra ajourner les procédures et faire sans retard avertir le parent ou les parents, s'ils sont domiciliés dans la province, et s'il n'a pas de parents dans ces conditions, ou s'ils sont inconnus, le tuteur ou le chef de maison, s'il en est, chez lequel l'accusé réside d'ordinaire, que cette personne est sous le coup de l'accusation, donnant avis du temps et du lieu où elle sera invitée à déclarer si elle désire subir son procès devant ledit magistrat—ledit avis portant un délai raisonnable et permettant auxdits parents, tuteur, ou chef de maison de se présenter et conseiller ledit accusé avant qu'on l'invite à faire cette option.

2. A la date fixée par ledit avis, ou si le magistrat a de bonnes raisons de croire qu'il n'y a personne répondant à la définition du premier paragraphe de cet article qui doive être avertie en conformité de ses termes, ou que tous les moyens de donner cet avis ont été pris

sans succès, alors le plus tôt possible le magistrat procédera comme le veut l'article précédent, après avoir, si la personne avertie est présente, donné à cette personne l'accasion de conseiller l'accusé avant que celui-ci soit invité à faire cette option.

3. L'avis prescrit par le présent article pourra être donné par lettre recommandée si la personne qu'on doit avertir ne demeure pas dans la ville, le village ou la municipalité où le procès s'instruit.

L'amendement de M. Fitzpatrick est adopté.

On fait rapport du bill ; il est lu une troisième fois et adopté.

AMÉNDEMENT AU CODE CRIMINEL.

Le bill (n° 56) tendant à modifier le code Criminel, 1892 (M. Lennox) est lu une seconde fois, et la Chambre se forme en comité pour le délibérer.

Article 1er.

1. Est modifié le paragraphe 6 de l'article 902 du code criminel, 1892, par l'insertion des mots suivants, après le mot " recevoir ", à la sixième ligne, savoir : " et tout juge de paix qui, à l'occasion ou à propos, ou sous prétexte d'une dénonciation faite, d'une plainte portée ou d'une procédure ou enquête judiciaire prise devant lui, exige, reçoit, s'approprie ou retient des honoraires ou des deniers que la loi ne l'autorise pas à recevoir ou des paiements qui ne sauraient lui être faits en sa qualité."

M. LENNOX : Je demande qu'il me soit permis de modifier cet article par l'insertion du mot " volontairement " après le mot " retient ". Le ministre de la Justice m'a suggéré cet amendement.

On fait rapport du bill ; il est lu une troisième fois et adopté.

CERTIFICATS DE CAPITAINES ET DE SECONDS DE NAVIRES.

M. LANCASTER. Je propose la seconde lecture du bill (n° 4) tendant à modifier l'Acte concernant les certificats de capitaines et de seconds de navires :

L'honorable M. PREFONTAINE : Je demanderai à mon honorable ami de réserver son bill pour le moment. Je suis à préparer un projet de loi ayant en vue la refonte de toutes les lois relatives à l'examen des capitaines et des seconds. Si nous ne pouvions le préparer assez tôt pour pouvoir le présenter à cette session, je promets à l'honorable député que nous lui donnerons l'occasion de présenter le sien. J'espère être en mesure de lui donner cette assurance dans le cours de cette semaine. C'est une question très importante, et je pense que l'honorable député atteindra le but qu'il se propose en réservant son bill.

M. LANCASTER : J'ai attendu depuis le commencement de la session ce bill qu'on nous promet ; et j'ai été sollicité, et même mis sur mes gardes à cet égard par les personnes intéressées, désireuses de voir cette mesure adoptée. Je suis disposé en tout temps à me conformer au désir de la Chambre ; mais en réponse au ministre de la Marine, je dirai que nous devrions discuter ce bill maintenant et voir dans quelle mesure le gouvernement en voudra accepter le principe. De cette manière, je me trouverai soulagé d'une partie de la responsabilité qui pèse sur moi. Je me suis chargé de tenter de faire modifier la loi dans le sens du présent bill, et d'après ce que nous pouvons voir, le gouvernement ne s'oppose pas aux amendements qu'il comporte. Comme le gouvernement veut se réserver les mercredis et les jeudis, jusqu'ici assignés aux simples députés, je n'aime pas à prendre la responsabilité de laisser ce bill en suspens. D'après la déclaration du ministre de la Marine, il ne paraît pas très assuré de pouvoir présenter son projet de loi à cette présente session, et l'occasion qu'il promet de fournir ne sera donnée peut-être qu'à la fin de la session, lorsque certains honorables députés qui s'intéressent à la mesure seront partis. Pour moi, je serai ici jusqu'à la fin de la session, car c'est mon habitude presque invariable ; mais cela ne veut pas dire que d'autres membres de la députation sauront quand le bill devra être présenté, et pourront être présents.

L'honorable M. PREFONTAINE : Je ne me suis peut-être pas expliqué très clairement. Je m'engage à faire savoir à l'honorable député dès cette semaine si la refonte générale des lois concernant l'examen des capitaines et seconds se fera ou non à cette session-ci. Si nous ne sommes pas prêts à soumettre un projet, je promets que le bill de l'honorable député sera appelé soit comme bill public ou comme mesure du gouvernement.

M. LANCASTER : Dans ces circonstances je laisserai mon bill en suspens.

M. KAULBACH : Ce bill, je crois, a trait aux capitaines et seconds de navires sur les rivières et les lacs. Le bill de l'honorable ministre de la Marine s'appliquera-t-il également aux capitaines et seconds de navires océaniques.

L'honorable M. PREFONTAINE : Si je puis faire faire la refonte de toutes ces lois à cette session-ci, elle couvrira tous ces cas.

M. INGRAM : Le ministre de la Marine promet, n'est-ce pas, que si ce bill est réservé et qu'il ne présente pas son propre bill, il nous fournira l'occasion de discuter de nouveau la présente proposition de loi, et même plus, d'en faire une mesure du gouvernement?

L'honorable M. FITZPATRICK : Allons donc !

Sur motion de l'honorable M. Préfontaine, le débat est ajourné.

MODIFICATION DE L'ACTE DES CHEMINS DE FER.

M. W. F. MACLEAN : Je propose la seconde lecture du bill (n° 6) tendant à modifier l'Acte des chemins de fer de 1903. Monsieur l'Orateur, je ne sais trop comment aborder la discussion de ce bill. Je pourrais me contenter d'explications très brèves, ce soir, si j'avais l'assurance que nous pourrions nous former en comité général et discuter le bill article par article. Les articles du bill sont tous très différents. En premier lieu, je m'occupe de la constitution de la commission des chemins de fer ; puis, je passe à la question des téléphones, compagnies de messageries et tarifs de transport des voyageurs. J'aimerais beaucoup à m'entendre avec le gouvernement et fixer un jour pour la discussion de ces divers amendements en comité. Comme je ne puis obtenir cette assurance, il me faut faire la discussion, ce soir. Le but du premier article est de soumettre les compagnies de messageries à la juridiction de la Commission des chemins de fer. Elles n'y sont pas soumises aujourd'hui, et pourtant ces compagnies sont toutes puissantes en matière de tarifs de transport. De fait, les compagnies de messagerie sont dans notre pays la propriété des compagnies de chemins de fer. Celle qui se nomme la Dominion Express Company n'est que la chose du Canadien du Pacifique, de même que la Canadian Express Company est l'instrument de la Compagnie du Grand Tronc. Le réseau Mackenzie et Mann a aussi son service de messagerie. Et pourtant, dans l'état actuel de la loi, toutes ces compagnies de messagerie, en matière de tarifs et dans leurs rapports avec le public, sont indépendantes de la Commission des chemins de fer. Les négociants de notre pays sont d'avis que si les compagnies de chemins de fer, dans l'établissement de leurs tarifs, et leurs rapports avec le public, doivent relever de la Commission des chemins de fer, il devrait en être de même des compagnies de messagerie. Le grand sujet de plainte du public à l'endroit des compagnies de chemins de fer, contre lesquelles l'Acte des chemins de fer est censé nous protéger c'est l'établissement arbitraire de tarifs particuliers. Les compagnies de messagerie sont à même d'accorder des tarifs de faveur au point de ruiner l'industrie de certains particuliers en notre pays. Nous savons tous que la Compagnie Standard Oil est devenue la puissance qu'elle est aujourd'hui dans le commerce de l'Amérique par suite du favoritisme injuste des compagnies de chemins de fer à son égard. La même chose peut se répéter sur une échelle plus petite, de manière à nuire à nombre de particuliers, par suite du favoritisme de ces compagnies de messagerie. Je parcourais un volume de statistiques relatives aux chemins de fer, l'autre jour, quand j'y relevai cette constatation qu'une des meilleures sources de revenu du grand réseau de Vanderbilt, le New-York Central, c'étaient les actions au montant de $3,000,000 qu'il détient dans la Compagnie des Messageries Américaines, et qui lui en assurent la direction. On voit comme ces compagnies sont puissantes. Il n'y a pas bien des années, quand John Wanamaker était directeur général des Postes des Etats-Unis, on lui demanda d'établir un service postal de messagerie, semblable à celui de la Grande-Bretagne et de l'Allemagne. Il répondit : " J'aimerais beaucoup à signaler mon administration par l'établissement d'un service postal de messagerie aux Etats-Unis ; mais quatre raisons m'en empêchent." Et comme on lui demandait quelles étaient ces raisons, il répondit : " La première, c'est la Compagnie des Mesageries Américaine ; la seconde, c'est la Compagnie des Messageries des Etats-Unis ; la troisième, c'est la Compagnie des Messageries du Sud ; et la quatrième, c'est la Compagnie des Messageries Wells-Fargo. Ces compagnies sont tellement puissantes aux Etats-Unis qu'elles sont en mesure d'empêcher l'établissement d'un service postal de messagerie dans ce pays. Elles sont tellement puissantes qu'elles ont empêché l'adoption aux Etats-Unis d'un service de bons postaux, d'un service de mandats postaux aussi utile que celui dont nous jouissons ici ; et elles sont cause qu'on y maintient un service bien inférieur à celui qui est en vigueur en Angleterre. Ma proposition est simplement de soumettre les compagnies de messagerie à la juridiction de la commission des chemins de fer, afin que leurs tarifs puissent être réglementés par ce corps et que le public puisse les citer devant la Commission et les forcer à rendre compte de leurs actions. C'est une demande très raisonnable. Nous nous efforçâmes, la session dernière, d'étendre les dispositions de l'acte des chemins de fer aux compagnies de messagerie mais nos efforts furent inutiles. Les chambres de commerce de notre pays ont demandé que les dispositions de l'acte en question s'appliquassent également aux compagnies de messagerie.

M. Wm. ROSS (Ontario) : L'honorable député a-t-il quelques données au sujet du volume d'affaires faites par les compagnies de messagerie ?

M. MACLEAN : Non, ces compagnies ne sont pas tenues de dresser des relevés de leurs affaires ; mais dès qu'elles seront soumises au contrôleur de l'Etat ainsi qu'il est prévu par la loi des chemins de fer, elles devront transmettre au gouvernement des états statistiques. La chose ne saurait faire doute, les affaires des compagnies de messagerie s'accroissent rapidement. Je me rappelle l'époque où un petit compartiment de wagon remorqué par la locomotive suffisait amplement au transport de tous les articles de messagerie sur un train direct du Grand Tronc ou du chemin de fer Canadien du Pacifique; tandis qu'aujourd'hui, il circule entre

Toronto et Montréal, entre Montréal et les provinces maritimes et entre Ottawa et Winnipeg, des trains dont quatre ou cinq wagons sont exclusivement affectés au transport des articles de messagerie. Tout notre commerce de fruits, qui constitue uue industrie fort importante, est entre les mains des compagnies de messagerie et de commerce s'accroît énormément. Nous voulons que les tarifs de ces compagnies de messagerie soient soumis à la réglement, tout comme les tarifs des chemins de fer.

L'article suivant statue sur la juridiction de la commission elle-même. Je ne suis guère en mesure de me prononcer sur la question de droit, mais il semble absurde que le président de cette commission, établie à si grands frais pour étudier la question des transport, soit autorisé à rejeter les conclusions de ses collègues. La chose est déjà arrivée, à l'occasion d'une décision rendu par la commission. Le printemps dernier, les municipalités de Port-Arthur et de Fort-William demandèrent le privilège d'établir un raccordement téléphonique avec les stations du chemin de fer Canadien du Pacifique, dans leurs villes respectives. La loi semblait leur attribuer clairement ce privilege; mais dans l'interprétation de la loi, il surgit une question de compensation, et le président de la commission, M. Blair, jadis ministre des Chemins de fer, dit à ses deux collègues : "Vous n'êtes pas autorisés à vous prononcer sur cette question de compensation; j'en suis le seul juge et voici ma décision: c'est que si ces deux municipalités obtiennent ce raccordement téléphonique, elles seront tenues de payer d'énormes dommages-intérêts de ce chef; c'est une question de droit qu'il leur faudra vider devant les tribunaux des années durant." En créant cette commission et en accordant aux trois commissaires l'autorisation de régler cette question de transport, il n'est jamais venu à la pensée du parlement d'attribuer au président, homme de loi, le droit d'imposer silence à ses deux collègues sur toute question de droit dont l'interprétation pourrait prêter au doute. Le ministre de la Justice et le cabinet devraient nous dire sur quoi ils s'appuient pour attribuer ce pouvoir au président de la commission. Je ne sache point qu'il y ait au monde un autre tribunal dont le président jouisse d'un pouvoir si extraordinaire. Sans doute, le gouvernement revendique le mérite d'avoir nommé à cette commisssion les hommes les plus aptes à remplir cette charge et en pareilles circonstances, c'est la décision de la majorité qui devrait l'emporter et non pas l'avis du président.

N'est-il pas absurde de prétendre que le président doive faire la loi à ses collègues en pareille matière ? Il ne s'agit pas ici de questions de droit, mais bien de questions commerciales, et en pareille matière, l'ex-ministre du revenu de l'Intérieur (M. Bernier) et le professeur Mills sont tout aussi autorisés à se prononcer que le président de la commission. Le public comprend qu'on

M. MACLEAN.

l'a dupé. Dans tout le pays, une foule de municipalités désirent obtenir des raccordements téléphoniques avec les gares de chemins de fer; mais leurs vœux ne sauraient se réaliser, tant que la loi demeurera dans sa teneur actuelle. Quand bien même on adopterait l'autre amendement que je propose, le président de la commission pourrait encore entraver les délibérations du tribunal en s'écriant : "Voici encore une autre question de droit ; vous n'avez pas voix au chapitre; je suis le seul juge, et vous pouvez interjeter appel à la cour Suprême, si bon vous semble." En créant cette commission des chemins de fer, le parlement n'a nullement visé à multiplier les litiges devant les tribunaux mais bien à faire régler avec plus de célérité toutes les questions se rattachant à l'industrie des transports; mais comme on le voit, les litiges ne font que se multiplier. Au lieu d'assurer le prompt redressement des griefs, nous n'avons réussi qu'à multiplier les litiges.

Le ministre de la Justice, j'espère, veillera à enlever au président de la commission ce pouvoir injuste et à le mettre sur un pied d'égalité avec ses collègues, dans la décision des questions de droit et des questions de fait. Si je ne me trompe, la situation actuelle n erépond nullement aux vœux des sociétés commerciales. Ce que nous voulons, c'est que la commission règle promptement toutes ces questions, à l'instar de la commission établie aux Etats-Unis relativement au commerce entre les Etats de l'Union. Devant cette commission toutes ces causes se plaident et se décident promptement.

L'autre amendement que je propose tend à dissiper tout doute et à faire disparaître toute ambiguïté au sujet de cette question de compensation. On se rappelle ce qui s'est passée ici, la session dernière, lorsque je présentai un amendement tendant à modifier la loi des chemins de fer et à obliger toutes les compagnies de chemins de fer au pays, à accorder aux compagnies téléphoniques des raccordements avec les gares de chemins de fer. Cet amendement souleva un long débat. Votre propsition, s'écriaient les députés, sent le communisme ; elle frise le socialisme, elle porte atteinte à l'intérêt public ; c'est un empiètement, un véritable envahissement. Or, après un débat prolongé, le ministre des Chemins de fer du jour, prenant la parole, déclara : je veux proposer un amendement, répondant loyalement aux vœux exprimés par le député d'York-est ; et il présenta l'article en question qui, à son avis, devait remédier aux griefs dont se plaignaient les municipalités de Locust Hill, de Port-Arthur et de Fort-William auxquelles on refusait le raccordement de leurs réseaux téléphoniques avec les nations de chemins de fer.

Dès qu'une municipalité, corporation ou compagnie jouissant de la personnalité civile, est autorisée à construire, exploiter en entretenir un réseau téléphonique dans un district quelconque, et qu'elle désire obtenir des raccordements ou des communications téléphoniques

avec une station ou local quelconque de la compagnie dans ce district et ne peut arriver à un accord avec la compagnie à cet égard, cette corporation ou municipalité, ou compagnie reconnue par l'Etat peut adresser à la commission une requête en obtention de pareille autorisation, et la commission peut ordonner à la compagnie de pourvoir à ce raccordement ou à cette communication, d'une façon subordonnée aux stipulations ou à la compensation que la commission jugera juste et expédiente et peut établir des ordonnances et donner des instructions quant au mode, l'époque, à la localité, aux personnes et aux stipulations ou conditions se rattachant à la construction, à l'exploitation, et à l'entretien de ces raccordements ou communications téléphoniques.

Tout le monde était convaincu que l'indemnité décrétée dans cet article n'était qu'une compensation afférente à l'empiétement sur le local de la compagnie du chemin de fer, par l'érection d'un ou deux poteaux sur sa propriété. Or, le président de la commission des chemins de fer ne l'entend pas ainsi : c'est une question de droit et de compensation, s'écrie-t-il, et d'après mon interprétation de la loi, les citoyens de Port-Arthur, de Fort-William, de Locust-Hill ou de toute autre localité au pays qui veulent obtenir des raccordements téléphoniques avec les gares de chemins de fer, sont tenus de payer un indemnité couvrant la perte subie par la Compagnie téléphonique Bell, par suite de l'atteinte portée au monopole dont elle a joui jusqu'ici. Telle n'est pas l'intention du législateur ; ou au moins ce n'est pas ainsi que le public envisage la question. Cependant le président de la Commission des chemins de fer déclare aux citoyens de Port-Arthur et de Fort-William que pour établir des communications avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique il leur faudra verser des centaines de milliers de dollars sous forme de dommages-intérêts en raison de l'atteinte portée au contrat intervenu entre cette compagnie et la compagnie téléphonique Bell. A notre avis, les traités intervenus entre la Compagnie Bell, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, la Compagnie du Grand Tronc et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord devrait être résiliés, comme portant atteinte à l'intérêt public, et il faudrait obliger ces compagnies à traiter le pays avec justice. Contre qui ces compagnies de chemin de fer sont-elles entrées en conspiration avec la Compagnie téléphonique Bell? Elles ont conspiré contre leurs propres clients, contre ceux-là mêmes qui alimentent le trafic dont bénéficient ces compagnies de chemins de fer.

Ce sont les clients de ces compagnies qui demandent l'établissement de communications téléphoniques avec les gares de chemins de fer, et le seul objectif qu'ils visent c'est d'obtenir quelques renseignements, comme de savoir si leurs marchandises sont arrivées et si les trains doivent arriver à l'heure indiquée au tableau-itinéraire.

Cependant, pour obtenir ces renseignements, force leur est de verser à la Compagnie du téléphone Bell des taxes exagérées. Ces compagnies de chemins de fer ont reçu des millions de dollars puisés dans la caisse publique et des millions d'acres de terre concédés par l'Etat, et cette session même, la Compagnie du Grand Tronc reçoit des millions de dollars. Or, est-il juste, je le demande, que ces compagnies conspirent contre le public et soit parties contractantes à un traité qui empêche les municipalités d'obtenir des raccordements téléphoniques avec les gares des chemins de fer ? Quant à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, elle a reçu des millions de dollars de l'Etat et des millions d'acres de terre ; en outre, elle bénéficie d'une disposition législative qui protège ses tarifs, et cela grâce au parlement. Est-il juste que cette compagnie ourdisse pareille conspiration et empêche des citoyens d'une ville desservie par un chemin de fer de se relier à la gare par voie téléphonique ? Si je ne me trompe, d'après le droit commun, toute compagnie de chemin de fer, à titre de transporteur ordinaire, est tenue d'accorder accès à son réseau et elle pourra être forcée à l'accorder, même sans l'adoption de cette disposition législative. Il existe une disposition spéciale autorisant les compagnies téléphoniques à se relier avec les gares de chemins de fer et je veux qu'il soit bien clairement établi que la seule idemnité à verser est celle-là même décrétée par l'article que voici :

Et cette compensation se limitera aux dommages de nature locale subis réellement d'une façon directe et immédiate, en raison de la construction, de l'exploitation et de l'entretien de ces raccordements par la compagnie du chemin de fer à telle station locale, et cela à l'exclusion des dommages découlant de toute autre cause ou exploitation.

A mon sens, voilà une proposition fort légitime. Je me suis entouré des lumières d'hommes de loi, en rédigeant cet article, et j'ai consulté le conseil de l'Association municipale à cet égard. De l'avis de mes auteurs, il faut que cette disposition législative établisse clairement que ces compagnies de chemins de fer seront tenues de relier à leurs réseaux les compagnies téléphoniques, et cela moyennant indemnité basée sur les dommages réels causés à leurs propriétés. Cette demande est d'autant plus légitime que le ministre des Chemins de fer du jour a fait cette promesse, quand il a saisi la Chambre de la loi en discussion. D'ailleurs, cette disposition législative ne lèse aucun intérêt. Elle ne comporte d'injustice ni pour la compagnie téléphonique Bell ni pour la compagnie du chemin de fer. Elle facilite leur exploitation et améliore les relations entre la compagnie du chemin de fer et ses meilleurs clients. Cet amendement, si je ne me trompe, s'impose à l'approbation du ministre de la Justice et de toute la Chambre.

Une VOIX : Non.

M. MACLEAN : D'où vient cette dénégation ? Sans doute c'est encore un député de l'Ouest qui fait entendre cette note discordante. Et cependant, c'est un membre de la députation de l'Ouest, et un libéral, le député d'Alberta (M. Oliver) qui s'écriait, ici même, il y a quelques mois à peine, que la crainte mortelle des populations de l'Ouest, c'est que la Compagnie téléphonique Bell ne réusssisse à établir son monopole dans les territoires du Nord-Ouest comme dans les provinces de l'Est. Je suis loin de vouloir créer un sentiment d'hostilité contre la Compagnie téléphononique Bell ; je veux que les actionnaires de cette compagnie qui y ont engagé leurs capitaux en obtiennent un bon rendement. Mais je n'entends pas qu'une compagnie, jouissant d'un privilège public, traite le public de pareille façon. Cette compagnie semble croire que pour faire réussir son exploitation il faille éliminer toute concurrence, renforcer son monopole et maintenir des tarifs élevés. En consentant à abaisser son tarif dans l'intérêt de ses clients, la Compagnie Bell se concilierait la faveur publique et ferait en même temps une exploitation plus fructueuse pour ses actionnaires. J'arrive maintenant à la question du prix de transport des voyageurs. Si le bill est renvoyé au comité général de la Chambre, ou s'il faut le défendre devant le comité des chemins de fer, je faciliterai aux députés la discussion de cette importante question.

Voilà plusieurs fois que je saisis la Chambre de ce bill et nous avons délibéré la question sous tous ses aspects. Si je ne me trompe, je serai en mesure de faire droit aux vœux des députés sur tous les points. Il est proposé, dans l'amendement, de porter à deux centins le taux maximum du transport des voyageurs, et cette disposition législative sera applicable, d'une façon générale, à tous les chemins de 1er du Canada. Lorsque j'ai proposé l'autre jour, en séance du comité des chemins de fer, d'appliquer cette disposition législative au chemin de fer du New-York Central, plusieurs membres du comité déclarèrent que la proposition leur paraissait assez légitime en elle-même, et qu'ils consentiraient volontiers à l'appuyer ; mais qu'à leur avis, il n'était guère juste de l'appliquer à une seule compagnie. Eh bien ! voici un amendement qui est applicable d'une façon générale. Si mes honorables collègues ne se rangent pas à mon avis, alors, je proposerais l'adoption de la loi en vigueur au Michigan. C'est une excellente loi qui, dans la fixation du prix de transport des voyageurs, prend les recettes pour base. Si mes honorables collègues ne souscrivent point à cette proposition, je ferai une autre proposition, s'appliquant au New-York Central et au Michigan Central et décrétant que ces compagnies devront assimiler leurs prix de transport à ceux établis dans les autres pays. Je tiens à donner ici un aperçu des lois en vigueur relativement à ce tarif et qui s'appliquent aux compagnies en question. Une des objections soulevées contre la fixation à deux cents du prix maximum du transport des voyageurs, c'est qu'il s'agit ici d'une innovation et d'une réforme dont on n'a pas encore tenté l'épreuve. Eh bien ! dans l'état de New-York même, depuis 1861, c'est-à-dire depuis quarante-trois ans, le prix de transport des passagers est fixé à deux centins. J'ai sous les yeux le texte de la loi contenant cette disposition législative. C'est la loi générale statuant sur le fusionnement des compagnies de chemin de fer, et voici ce qu'elle statue :

> Dès que la convention et la loi de fusionnement seront achevées et dès que ces documents ou un exemplaire de ces documents auront été déposés au bureau de la secrétairerie d'Etat, lesdites compagnies, parties intéressées à cette convention, seront censées ne former qu'une seule société connue sous le nom stipulé en cette convention ou cette loi. Néanmoins, cette loi de fusionnement ne libérera la nouvelle société d'aucune des restrictions, incapacités ou devoirs des différentes sociétés ainsi fusionnées ; et nulle disposition contenue dans cette loi n'autorisera l'établissement d'un prix de transport supérieur à deux cents le mille, pour le transport des voyageurs sur la voie ou les voies de la compagnie du chemin de fer aujourd'hui connue sous le nom de Compagnie du chemin de fer New-York Central ; et le prix de transport des voyageurs sur la voie ou les voies actuellement exploitées par ladite Compagnie du chemin de fer New-York Central sera toujours de deux centins par mille au plus, partout où ce tarif existe actuellement.

Depuis l'adoption de cette loi, presque toutes les compagnies de chemins de fer de l'état de New-York ont été forcées d'abaisser leur tarif au taux de deux centins. La conséquence, c'est que la circulation des voyageurs sur les chemins de fer dans l'état de New-York l'emporte sur celle de toutes les autres parties de l'Amérique. En outre, la compagnie qui a été forcée législativement d'adopter le taux de deux centins est devenue la plus riche compagnie d'Amérique. Ses recettes afférentes au transport des voyageurs dépassent $8,000 par mille. Les fonctionnaires de cette compagnie déclarent aujourd'hui que ce tarif de deux centins stimule la circulation sur les chemins de fer ; ils avouent qu'ils sont bien aises de l'avoir établi, ajoutant que pour rien au monde ils ne voudraient revenir à l'ancien tarif de trois centins, même si la chose leur était possible. Si je ne me trompe, les Vanderbilt songent à établir un tarif de deux centins par tout le continent ; ils prévoient déjà l'époque où il leur sera possible d'abaisser ce taux à un centin ; car, l'abaissement du tarif tend à stimuler la circulation des voyageurs et à gonfler les recettes de la compagnie. Il ne s'agit donc pas ici d'une innovation ; car, cette réforme, appliquée

dans l'état de New-York date de 1861 et elle tend à se généraliser dans cet état. Dans l'état du Michigan la loi diffère quelque peu de celle de New-York, cette loi a été établie en 1888, il y a au delà de quinze ans.

A coup sûr, le territoire du Michigan n'est pas supérieur à celui de la province d'Ontario, et il est colonisé dans une large mesure par des Canadiens. Cependant, en 1888, on y a adopté une loi statuant que le prix de transport des voyageurs doit être réglementé au moyen d'une échelle mobile ; que toute compagnie de chemin de fer dont les recettes afférentes au transport des voyageurs dépasse $3,000 par année pour chaque mille de la voie, est tenue d'établir un tarif de deux centins ; et si les recettes provenant du transport des voyageurs dépassent $2,000 par mille, elle est tenue d'accorder au public un tarif de deux cents et demi le mille. Sous l'empire de cette loi, la Compagnie du Grand Tronc, qui exploite un réseau aux Etats-Unis, effectue le transport des voyageurs moyennant deux centins le mille. L'année dernière, les recettes de cette compagnie au Canada se sont élevées à $2,200 le mille, et sous l'empire de la loi en vigueur au Michigan, elle serait tenue d'établir par tout le Canada un taux de deux centins et demi le mille. Les affaires et les recettes de cette compagnie s'accroissent si rapidement qu'avant deux ans, ou tout au plus cinq ans, elle serait tenue, sous l'empire de la loi du Michigan, d'établir un tarif de deux centins le mille au Canada. C'est le tarif en vigueur au Michigan, et toutes les compagnies de chemins de fer qui y exploitent leurs réseaux, les Vanderbilt, entre autres, propriétaires du Michigan-Central, sont bien aises d'avoir établi le tarif de deux centins. Il n'est nullement question de retourner au tarif de trois centins. Le tarif de deux centins a imprimé un nouvel essor à la circulation des voyageurs dans cet Etat ; les populations apprécient cette réforme ; les compagnies elles-mêmes, en dernière analyse, la prisent à sa juste valeur, et en fin de compte, elle a tourné à leur bénéfice. Quels ont été les initiateurs de cette réforme dans l'état du Michigan ? Ce sont les cultivateurs de cet état qui ont demandé et réalisé cette réforme. Il leur a fallu s'organiser et combattre pour l'obtenir. Mais finalement, leurs efforts ont été couronnés de succès et tout le monde a bénéficié de la chose, les cultivateurs, les autres classes de la population, les compagnies de chemins de fer. Voilà l'objectif que nous voulons réaliser au pays. Il nous faut une loi règlementant le prix de transport des voyageurs. Si mes honorables collègues veulent adopter la loi du Michigan, je leur faciliterai la chose, et indubitablement cette loi tournera au bénéfice du pays. Puisque nous en sommes sur la loi du Michigan, j'ai une autre proposition à soumettre à la Chambre. Si la chose est possible, il faudrait établir ici une disposition législative statuant que dès qu'une compagnie exploite un réseau au Canada en dehors du Canada, elle sera tenue d'accorder aux Canadiens un prix de transport au moins égal à celui dont bénéficient les voyageurs en dehors du Canada. Si la Compagnie du Grand Tronc est en mesure d'effectuer le transport des voyageurs au Michigan à deux centins le mille, elle devrait être tenue d'établir le même tarif en faveur des populations canadiennes. Si la puissante compagnie des Vanderbilt peut effectuer le transport des voyageurs au Michigan et dans l'Etat de New-York au prix de deux centins, elle est certainement en mesure de faire bénéficier les Canadiens d'un prix inférieur à deux centins le mille.

M. R. L. BORDEN : Existe-t-il quelque loi de ce genre aux Etats-Unis ?

M. MACLEAN : Une loi fédérale ? Non. Il s'agit ici de lois portées par les législatures des états. J'ignore si cette loi s'applique à d'autres compagnies de chemins de fer. Si les législatures constataient que le tarif de la Compagnie du Grand Tronc au Canada est inférieur à deux centins pour le transport des voyageurs, le gouvernement fédéral ou les législatures des états adopteraient, indubitablement, une loi obligeant cette compagnie à établir le même tarif au bénéfice des Américains. Mais j'ai encore un plus grave abus à signaler. Les compagnies de chemins de fer qui effectuent le transport des voyageurs aux Etats-Unis ont établi un tarif de deux centins pour les transports nés au Michigan et dans l'état de New-York, à côté des Canadiens qui payent trois centins à ces compagnies. N'est-ce pas là une injustice à l'endroit des Canadiens ?

M. WILLIAM ROSS (Ontario): Avez-vous la certitude de ce fait ?

M. MACLEAN : J'en suis convaincu. J'ai prié M. Kingsmill, l'avocat de la Compagnie du Michigan-Central, de faire venir ici son expert en matière de transport des voyageurs et je serai ainsi en mesure de prouver ce que j'avance. Cet expert n'est pas encore ici, mais je le ferai venir.

M. INGRAM : De quoi s'agit-il donc ?

M. MACLEAN : J'ai prié M. Kingsmill de donner ordre à son expert de se rendre à Ottawa, à titre de représentant de la Compagnie du chemin de fer New-York Central ou du Michigan-Central devant le comité de cette Chambre, et je me fais fort de prouver, par les tarifs mêmes de ces compagnies, qu'elles effectuent le transport des voyageurs au Canada, à deux centins le mille, et cela à côté des Canadiens qui sont forcés de payer trois centins.

M. INGRAM : En séance du comité, on a affirmé que, de Détroit à Buffalo, les compagnies transportent les voyageurs pour un prix bien inférieur à celui qu'elles exigent sur le parcours de Windsor à Buffalo. Je suis en mesure de nier cette allégation.

M. MACLEAN : L'honorable député peut nier la chose sans crainte, et d'ailleurs, ce fait ne se rattache nullement à la question. Voici ce que j'affirme : Les Compagnies du chemin de fer Michigan Central, du New-York Central, du Grand Tronc, du Wabash et de Père-Marquette effectuent les transports récoltés au Michigan ou dans l'état de New-York et à travers le Canada à deux centins le mille, et même à un prix inférieur, et cela à côté des Canadiens qui sont obligés de payer trois centins. Qu'on le remarque bien, cela se passe dans un pays qui a subventionné ces chemins de fer et leur a accordé toutes les faveurs possibles, tandis qu'elles accordent cette préférence aux citoyens d'un pays qui ne leur a jamais donné un dollar pour la construction de leurs chemins de fer.

M. INGRAM : L'honorable député prétend-il que ma dénégation est inexacte ?

M. MACLEAN : Non. Je n'ai jamais fait pareille assertion.

M. INGRAM : L'assertion faite en séance du comité est donc inexacte.

M. MACLEAN : Il est facile de prouver l'exactitude des dires de l'honorable député. Voyons comment les choses se passent. Voici un voyageur qui, de Battle-Creek veut se rendre à Saint-Thomas, ville où demeure l'honorable député. Il y a un certain nombre de milles à parcourir tant dans l'état du Michigan que dans la province d'Ontario. La compagnie vend à ce voyageur un billet d'entier parcours entre ces deux points ; elle exige deux centins le mille pour l'état du Michigan, et 2.60 centins le mille au Canada, soit un prix inférieur de 4-10 de centin par mille à celui qu'elle exige du Canadien qui achète son billet à Détroit ou à Windsor.

Si je ne me trompe, un voyageur peut acheter un billet à Chicago à destination de Saint-Thomas et voyager sur la partie canadienne du Michigan Central, de Chicago à Saint-Thomas, en payant deux centins le mille ; tandis que le Canadien qui achète son billet à Windsor ou à Détroit ou à tout autre endroit du Canada, ne peut bénéficier de cet avantage. N'est-ce pas là une injustice à l'endroit des Canadiens ? Est-ce ainsi que les Vanderbilt et les Rockefeller entendent traiter les Canadiens ? Ce réseau comprend actuellement le New-York Central, le Michigan Central, et des milliers de milles de chemins de fer, et cette compagnie transporte des voyageurs dans toute l'étendue des Etats-Unis, surtout au Michigan et dans l'état de New-York et même au Canada, à deux centins le mille ; mais elle refuse de transporter les Canadiens, au même prix. C'est ce que font aussi la Compagnie du Grand Tronc, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, la Compagnie du Wabash, et c'est ce que fera aussi la Compagnie du chemin de fer Père-Marquette, si elle peut obtenir les droits de parcours qu'elle sollicite aujourd'hui. N'est-il pas temps d'obliger ces puissantes compagnies de chemins de fer à mettre les Canadiens sur un pied d'égalité avec les autres voyageurs ? Les différentes propositions que j'ai énumérées nous permettraient d'établir un tarif de deux centins, applicable à toutes les compagnies de chemins de fer. Nous pourrions adopter la loi en vigueur au Michigan qui prend pour base le transport des voyageurs sur ces chemins de fer. C'est un tarif à base décroissante qui partant de 3 centins, glisse à 2½ centins et c'est une réforme qui a produit les meilleurs résultats. Nous pourrions aussi statuer ici que toute compagnie de chemin de fer exploitant un réseau, tant au Canada qu'en dehors du Canada, établira pour le transport des voyageurs un tarif d'application uniforme au Canada et en dehors du Canada.

M. ROSS (Ontario) : Cette loi est-elle en vigueur en dehors du Michigan et de l'état du New-York ?

M. MACLEAN : Oui. Dans nombre d'états de l'Union américaine, ce régime s'applique par voie de concurrence ou autrement.

Si je ne me trompe, le tarif de deux centins est en vigueur dans la plus grande partie de l'état de l'Ohio. Il existe en Canada certaines dispositions législatives tendant à l'abaissement des prix de transport, et ces prescriptions devraient s'appliquer à Ontario et à la province de Québec. On se le rappelle, le gouvernement Roblin, au Manitoba, à une certaine époque, signa une convention avec la Compagnie du réseau Mann et Mackenzie, le chemin de fer Canadien du Nord, analogue au traité intervenu entre le gouvernement fédéral et la Compagnie du Grand Tronc, relativement au Grand-Tronc-Pacifique. Le cabinet Roblin demanda certaines concessions. Ces concessions ne s'appliquaient pas précisément au nouveau chemin de fer, mais au réseau dans tout son ensemble, et on inséra dans les statuts du Manitoba de 1901 un article dont voici la teneur :

> Quand cette convention deviendra exécutoire, la compagnie abaissera le prix de transport des voyageurs au Manitoba de façon que ce prix ne dépasse pas trois centins par mille du chemin de fer parcouru par les voyageurs.

Par ce traité, la petite province du Manitoba obtint l'établissement d'un prix de transport n'excédant pas trois centins par mille parcouru par les voyageurs sur le chemin de fer Canadien du Nord ; et le lendemain même, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique adopta ce tarif, au grand bénéfice des populations du Manitoba. Actuellement, la Compagnie du Grand Tronc exige plus de 3 centins sur la partie de sa ligne où la population a le plus de densité. Entre Toronto et Cobourg, le tarif est dépassé 3 centins le mille. Entre Toronto et

Montréal, sur cette partie de son réseau où le trafic est le plus important, la Compagnie du Grand Tronc exige plus de 3 centins le mille. Dans l'hypothèse où la convention passé avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique serait digne d'approbation, comme la Compagnie du Grand Tronc est partie intéressée au traité, le gouvernement aurait dû l'obliger à établir un tarif maximum pour le transport des voyageurs sur toute l'étendue de son réseau au Canada. Cette réforme s'est effectuée au Manitoba et il eût été facile de stipuler la chose au traité en question, ou bien, on aurait pu insérer une disposition législative de ce genre dans la loi générale. Mais ce n'est pas tout. Sous l'ancien régime conservateur, il a été rendu un décret du Conseil relativement au chemin de fer Intercolonial, portant l'établissement du tarif pour le transport des voyageurs, d'après l'échelle mobile que voici : Pour 400 milles, première classe, $8, et pour 534 milles, deuxième classe, un centin et un tiers, le mille. Puisque le gouvernement précédent a jugé utile d'imposer ce tarif pour le transport des voyageurs sur le réseau de l'Etat dans les provinces maritimes, là où la population n'est pas très dense, à coup sûr, le gouvernement actuel devrait obliger les différentes compagnies de chemins de fer au pays à établir le même tarif.

M. HEYD : Comment ce tarif influe-t-il sur la puissance de production d'un chemin de fer?

M. MACLEAN : Si je ne me trompe, ce tarif a imprimé un nouvel essor à la circulation des voyageurs sur chemins de fer dans les provinces maritimes. Les députés de ces provinces ne sauraient en disconvenir, pour rien au monde ils ne consentiraient à l'abrogation de cette loi. Je le répète, cette réforme du tarif a donné un nouvel essor à la circulation des voyageurs dans les provinces maritimes. Pour me résumer, le gouvernement a abaissé le prix du transport des voyageurs sur le réseau de l'Etat ; on a inséré dans la loi du Manitoba une prescription tendant à l'abaissement de ce tarif, et il importe d'incorporer dans notre loi générale une disposition tendant à obliger les compagnies étrangères à abaisser leurs prix de transport. Comme je l'ai fait observer, l'année dernière, d'après la convention primitive intervenue entre la Compagnie du Grand Tronc et le gouvernement canadien, cette compagnie s'est engagée à établir un taux de deux cents par mille pour le transport des voyageurs de deuxième classe, entre Toronto et Montréal. La compagnie ne fait pas honneur à cet engagement. Il y a quelque temps, j'ai inscrit au feuilleton une interpellation dans ce sens : je demandais au gouvernement si la convention primitive à cet égard subsiste encore aujourd'hui et le gouvernement a éludé la question. A mon avis, cette convention subsiste toujours et le gouvernement pourra forcer la Compagnie du Grand Tronc à abaisser son tarif pour ce service. Quand cette question se débattra ici, nous pourrons nous ranger à l'une ou l'autre des propositions énumérées.

Nous pourrons adopter le tarif de 2 centins établi par la loi en vigueur au Michigan, ou bien nous pourrions établir une loi spécifiant que toute compagnie exploitant un réseau aux Etats-Unis et qui établit un tarif de 2 centins en dehors du Canada, sera tenue d'établir le même tarif pour le Canada ; et encore, nous pourrions appliquer le tarif de l'Intercolonial à tous les chemins de fer. Nos populations ont droit d'obtenir cette réforme. J'ai sous les yeux un ouvrage qui contient une étude sur la question du prix de transport des voyageurs en Amérique. Je me contenterai d'en donner une courte analyse ; mais je conseille à ceux qui s'intéressent à cette question de consulter cet auteur. Le Voici :

Publication de l'université de Pensylvanie.—Economie politique et droit public—N° 16—Transport des voyageurs sur chemins de fer—Walter E. Weyl.

M. Weyl a fait une étude approfondie des tarifs relatifs au transport des voyageurs aux Etats-Unis et en Europe, et il s'est convaincu que les compagnies de chemins de fer n'ayant pas suffisamment apprécié leurs propres intérêts, force a été aux gouvernements européens de les obliger à abaisser les prix de transport. Partout où elle s'est opérée, cette réforme a imprimé un nouvel essor à la circulation des voyageurs ; et si les chefs d'exploitation des compagnies de chemins de fer aux Etats-Unis abaissaient leurs prix de transport, les profits de ces compagnies se gonfleraient. Voilà la thèse qui sert de point de départ à l'auteur, et il établit un très fort plaidoyer à l'appui de cette thèse. Il se fait actuellement aux Etats-Unis, une agitation de plus en plus prononcée et qui est basée sur le succès résultant de l'abaissement des taxes postales. Cette agitation s'appuie sur la prétention qu'un taux d'un centin le mille simulera les transports et gonflera les recettes des compagnies de chemins de fer, imprimera un nouvel essor au commerce du pays et à la circulation des voyageurs sur chemins de fer, et contribuera à la diffusion des lumières parmi les masses. Ce mouvement fait des progrès toujours croissants aux Etats-Unis. Tout récemment, le congrès des Etats-Unis a fait imprimer un rapport favorable à ce mouvement, et on peut se le procurer à la bibliothèque du parlement.

Voilà l'argument sur lequel je m'appuie pour demander la modification de la loi des chemins de fer ; et soit que nous débattions la chose devant le comité des chemins de fer, ou devant le comité général de la Chambre, je me fais fort de prouver toutes les assertions que j'ai formulées ici, ce soir même. J'ai recueilli une foule de renseignements que je serai bien aise de communiquer à la Chambre. La délibération du projet de loi, article par article, mettra chaque député en

lieu d'exprimer son avis sur la question. Je tiens à ce que la question soit débattue, à tous ses points de vue, et si les compagnies de chemins de fer désirent exprimer leur avis, je les mets en lieu de le faire.

Je préviens d'avance le syndicat Vanderbilt que lorsqu'elle se présentera devant la Chambre pour demander un acte de consolidation, la même clause qui se trouve dans les statuts de l'Etat de New-York fixant au maximum de deux centins par mille le tarif des voyageurs sur toutes les lignes qu'il possède ou exploite, sera appliquée ici et fera partie de tout bill qu'il pourra présenter. Je crois que si on applique ce tarif sur les chemins de fer de l'Etat, le réseau Vanderbilt acceptera le taux de deux centins et le fera mettre dans son bill d'intérêt privé. Dans tous les cas, les faits ont été exposés à la Chambre ce soir. Nous pouvons les discuter plus en détail en étudiant chacune des clauses du bill, et je me ferai un devoir et un plaisir de donner à la Chambre tous les renseignements que je possède sur le sujet.

M. A. B. INGRAM (Elgin-est) : M. l'Orateur, je suis heureux d'avoir l'occasion d'appuyer sur plusieurs points le bill proposé ce soir par l'honorable député de York-est (M. Maclean), bien que je ne m'accorde pas avec lui sur toutes les parties du bill. Il me fait plaisir d'appuyer la clause qui mettra les compagnies de messageries sous le contrôle de la commission. Au sujet du pouvoir octroyé au président de la commission des chemins de fer de décider des questions de droit sans la participation des autres membres de la commision et d'avoir sur eux la prééminence dans ces questions, il me semble qu'il existe une légère inconséquence en ce sens que dans le cas d'appel, on s'adresse à l'Exécutif, et dans ce cas ceux qui sont chargés de décider en appel, c'est-à-dire les membres de l'Exécutif, ne seront peut-être pas des hommes du métier.

Par conséquent, le président donne une décision touchant une question de loi bien que l'appel soit amené devant le comité des chemins de fer pour être décidé.

Si c'est une question de juridiction, elle peut être renvoyée à la cour Suprême, et l'amendement de mon honorable ami M. Maclean, enlèverait quelques-unes des inconséquences actuelles. Dans la partie du pays que j'habite, le comté de Middlesex, un grand nombre de cultivateurs ont un réseau téléphonique, et ils éprouvent beaucoup de difficultés à obtenir un raccordement avec la Compagnie Bell. L'amendement ferait cesser cette difficulté. A propos de la réduction du tarif, mon nom s'est trouvé attaché à un bill présenté dans cette Chambre et l'honorable député (M. Maclean) en profita pour proposer un amendement à ce bill afin d'imposer aux chemins de fer dont il était question un tarif de deux centins par mille. J'ai combattu cette prétention, parce que je considérais qu'il n'était pas équitable de s'attaquer ainsi à un chemin de fer en particulier. Si nous sommes décidés à fixer un tarif de deux centins par mille sur tous les chemins de fer du Canada, nous ne devons pas choisir une ligne en particulier pour faire des expériences et moins que d'autres la ligne qui traverse la partie sud-ouest d'Ontario et se dirige vers les états de l'Est, une ligne qui ne vaudrait pas un seul dollar si elle devait se soutenir seulement avec l'argent que lui rapporte le trafic local du Canada. Un autre point dont il faut tenir compte, c'est que le chemin de fer du Canada du Sud, n'a jamais reçu un seul dollar de subvention de l'Etat canadien, pendant que le Grand Tronc, le Pacifique Canadien et l'Erié-Détroit, qui sont des lignes parallèles, ont tous reçu des subventions du gouvernement. Au contraire, le chemin du Sud du Canada a construit sa ligne à ses frais et dépens, ou dans tous les cas sans l'aide du gouvernement canadien, et il serait injuste d'appliquer cette règle à cette seule compagnie.

On a fait allusion à ce qui s'est passé dans l'état de New-York en 1861, mais la législature de cet état avait le bon sens de s'occuper d'une de sess propres lignes. Il ne convient pas de s'attaquer ainsi en particulier à une ligne américaine, construite avec l'argent des Etats-Unis, et qui se trouve à passer par notre pays. Si les Américains s'en étaient pris au Pacifique Canadien ou au Grand Tronc qui passent à travers les Etats-Unis et leur avaient appliqué des règlements différents auxquels ils ne voulaient pas soumettre leurs propres chemins de fer, nous, comme Canadiens aurions pris cela pour un affront. Voilà la raison qui m'engagea à combattre dans le temps l'amendement de l'honorable député (M. Maclean) parce que j'étais convaincu alors, comme je le suis encore aujourd'hui, qu'il ne convient pas de faire des lois semblables. Je veux qu'on tienne note de ma déclaration que j'appuierai toute loi générale tendant à réduire le tarif des marchandises et des voyageurs, mais je refuserai mon approbation à toute mesure qui s'appliquerait à un chemin de fer en particulier dans l'intention de lui imposer des obligations qu'on n'exige pas des autres. Cependant je ne veux pas pousser les choses au point d'imposer à tous les chemins de fer du Canada une réduction de tarif. La raison en est que plusieurs chemins de fer de ce pays n'ont pas assez de revenus pour payer leurs frais d'exploitation et il serait injuste d'imposer de pareilles obligations à ceux qui ont mis des capitaux dans ces entreprises et ne retirent aucun profit de leurs placements. Pour cette raison il ne serait pas équitable d'appliquer le principe d'une manière générale à tout le pays. Mais si la loi s'étend à tous les chemins de fer dont les recettes dépassent les frais d'exploitation, je suis prêt à appuyer une loi qui les oblige de transporter des voya-

geurs à deux cents par mille si le parlement, dans sa sagesse, désire adopter une loi à cet effet. C'est tout ce que je voulais dire. D'ailleurs, je n'avais d'autre but que de définir clairement ma manière de voir au sujet de ce cas spécial.

M. SPROULE (Grey-est) : Je n'aurais rien dit si j'avais su à qui le bill allait être soumis, au comité général ou au comité des chemins de fer.

L'honorable M. FITZPATRICK : Au comité des chemins de fer.

M. SPROULE : Dans ce cas, je suis d'opinion que nous devons étudier le bill avec autant de soin dans cette Chambre que dans le comité. S'il fallait le témoignage de spécialistes cela justifierait son envoi au comité. Mais nous avons réglé des questions semblables dans cette Chambre à maintes reprises. S'il nous était possible de nous prononcer sur les diverses dispositions de l'Acte des chemins de fer rien ne nous empêche d'en faire autant lorsqu'il s'agit seulement de quelques amendements de moindre importance. L'expérience du passé nous a appris que ces bills sont renvoyés au comité pour y être enterrés et je crois qu'il en sera encore ainsi dans l'avenir. Si cela n'était pas une insinuation à l'adresse du comité, je serais tenté de dire qu'on lui envoie ce bill dans cette intention. Quand le parlement cherche à se débarrasser d'un bill, et s'il tient à ce que les débats ne rapportent pas ce qui s'est passé, on renvoie le bill à un comité. Je désire répondre brièvement aux arguments présentés par l'honorable député d'Elgin (M. Ingram) pour combattre le bill.

M. INGRAM : Je ne suis pas contre le bill.

M. SPROULE : J'ai compris par les paroles de l'honorable député qu'il désapprouve la clause du bill qui impose des restrictions sur un chemin de fer étranger passant par le Canada, et que nous n'imposons pas à nos propres chemins de fer.

M. INGRAM : J'affirme catégoriquement que je suis en faveur de toutes les clauses de ce bill. J'avais fait seulement allusion à un bill précédent qui concernait le chemin de fer du Sud du Canada, et cette remarque n'avait rien à faire avec le bill actuel.

M. SPROULE : J'avais compris que l'honorable député avait soutenu qu'il ne serait pas convenable de forcer une compagnie étrangère à transporter des voyageurs sur le territoire canadien à deux cents le mille, si nos propres voies ferrées ne sont pas tenues d'en faire autant. Ai-je raison en cela ?

M. INGRAM : L'honorable député se trompe encore. Ce bill est d'une application générale et je l'appuie. L'autre affaire dont je parlais était une remarque incidente se rapportant à une discussion qui avait eu lieu il y a quelque temps.

M. SPROULE : Le Grand Tronc est un chemin de fer canadien dont une partie se trouve située aux Etats-Unis et on l'a précisément traité aux Etats-Unis même d'une manière que, d'après l'honorable député (M. Ingram) nous n'avons pas le droit d'appliquer aux chemins de fer américains.

M. INGRAM : Je diffère d'opinion avec l'honorable député. La loi du Michigan s'applique au Michigan Central, au Grand Tronc et au Pacifique Canadien, et à toutes les autres lignes sans égard si elles sont américaines.

M. SPROULE : Cette loi s'appliquait au Grand Tronc dans l'état du Michigan, et ne s'appliquait pas à plusieurs de ses propres chemins de fer. C'était le Grand Tronc qui était visé et le Grand Tronc est une ligne canadienne. Si on en a agi de cette manière au Michigan envers un chemin de fer canadien, n'est-il pas tout aussi juste que le peuple du Canada traite de la même manière le Michigan Central qui passe dans notre pays ?

M. INGRAM : J'appelle l'attention de l'honorable député sur le point qu'on ne faisait pas de distinction de tarif. Si un chemin de fer avait un certain revenu, la loi s'y appliquait, que ce fût le Grand Tronc, le Pacifique Canadien ou le Michigan Central. Mais dans ce cas-ci, sans tenir compte du revenu, vous imposez le tarif au Michigan Central et vous ne l'imposez pas au Grand Tronc ni au Pacifique Canadien.

M. MACLEAN : Nous proposons seulement d'agir à l'égard du Michigan Central d'après l'exemple que nous a donné l'Etat de New-York. Il impose une condition spéciale au New-York Central, et à cette ligne seulement.

M. INGRAM : Oui, sur son propre territoire.

M. SPROULE : Y a-t-il quelque injustice à appliquer dans le Canada au Michigan Central la même loi que l'Etat du Michigan a appliqué à ce chemin de fer dans le Michigan, une loi qui décrète que, si les recettes d'un chemin de fer atteignent tant par mille il établira un tarif de deux cents ; or, les recettes de ce chemin de fer dans notre pays sont à la hauteur de celles des Etats-Unis où on l'oblige à un tarif de deux cents ; alors, nos exigences sont-elles outrées si nous mettons le public du Canada sur le même pied que le public du Michigan ? S'il était question de fixer un tarif de deux cents pour tout le Canada, j'admets franchement que je ne serais pas en faveur de cela, pour la raison qu'il y a des endroits où les faibles revenus des chemins de fer rendraient cette réduction impossible. Mais je suis en faveur du tarif de deux cents dans les parties d'Ontario où la population est très dense. Pour donner un exemple : Un jour, je pris le train du Grand Tronc à Grand-Rapids au

Michigan, et à cet endroit deux jeunes gens montèrent en voiture avec leurs bicyclettes. Celles-ci furent transportées comme bagage et on donna des bulletins de bagage aux deux voyageurs. Mais aussitôt que le train fut arrivé à la frontière, on descendit les bicyclettes, et les jeunes gens devaient payer 75 cents ou $1.75 pour chaque bicyclette jusqu'à Toronto. Nous voyagions sur un chemin de fer qui avait reçu au Canada des subventions énormes, qui n'avait jamais reçu de l'aide aux Etats-Unis, et cependant, il accordait plus d'avantage aux Etats-Unis qui ne l'avait pas subventionné, qu'au Canada qui l'avait comblé de faveurs. La même chose s'applique au chemin de fer en question. Du côté du Michigan, où il a été abandonné à ses propres ressources, on voyage à deux cents par mille, mais aussitôt qu'on atteint le Canada, où on l'a subventionné, le tarif est près de trois cents par mille. Si quelqu'un mérite des égards particuliers, ce doit être le public du Canada, et non le public du Michigan. Au sujet de la disposition du bill relative au téléphone, je suis tenté de croire que c'est une des plus grandes absurdités du jour, quelle qu'ait été l'intention du parlement, de permettre à des compagnies, qui ne sont en réalité que des agents de transport, de faire des distinctions en faveur de ceux qui se servent du téléphone Bell au détriment de ceux qui encouragent une autre compagnie de téléphone. Parcourez toutes les parties du pays, où il existe des lignes téléphoniques indépendantes, et on vous dira que le Pacifique Canadien ne veut pas leur permettre de les raccorder avec ses bureaux, tandis qu'il accorde un monopole à la Compagnie Bell. Notre loi donne justice égale à tout le monde et s'oppose à cette distinction en faveur des uns et au détriment des autres ; si nous tolérons cette distinction aujourd'hui, plutôt nous nous empresserons d'y mettre fin, mieux ce sera.

Au sujet de cette clause de la loi qui donne au président de la commission des chemins de fer le pouvoir de décider sans appel des questions de droit à l'encontre de deux autres membres de la commission, donnant ainsi à la minorité la prédominance sur la majorité, ce principe ne me paraît pas orthodoxe, pour dire le moins. S'il existait au Canada un autre tribunal qui rendît ses décisions de cette manière nous nous livrerions à la risée du monde. J'ignore si cette disposition a été mise dans la loi de propos délibéré, pour permettre au président de la commission d'en tirer parti ou simplement par accident. Comme je connais ses relations avec les compagnies de téléphone de ce pays, je suis porté à croire que le gouvernement a fait la chose exprès, en parfaite connaissance de ce qui en résulterait. S'il en est ainsi, je lui laisse le soin de régler ce point avec les électeurs du pays. Quand le public saura que le gouvernement a inséré cette disposition dans cette intention, je lui prédis qu'il aura à faire face à un sentiment public plus puissant que celui auquel il s'attend aujourd'hui. Plus nous nous empresserons d'amender cette partie de la loi, plus cette démarche nous fera honneur. Quant à la clause du bill qui met les compagnies de messageries sur le même pied que les compagnies de chemins de fer, j'ai toujours été fortement en faveur d'une clause semblable. Les compagnies de messageries sont sous la dépendance des compagnies de chemins de fer et on leur confie une partie considérable du transport.

L'honorable M. FITZPATRICK : Si j'avais à exprimer mon opinion personnelle sur ce bill, je demanderais à la Chambre de rejeter la mesure pour les raisons suivantes : En premier lieu, la première clause s'occupe des compagnies de messageries, et pendant la dernière session, après une discussion complète sur ce sujet, on a décidé que les dispositions concernant ces compagnies ne feraient pas partie de la loi des chemins de fer. En présence de cette décision de l'année dernière, et si on tient compte du temps relativement court pendant lequel la loi a fonctionnée, il serait imprévoyant de notre part d'adopter maintenant l'amendement proposé. Ensuite, j'appelle l'attention sur la nécessité de faire des règlements beaucoup plus complets que ceux qui sont contenus dans le bill, si nous avons l'intention de donner à la commission juridiction pour régler les tarifs des compagnies de messageries. L'honorable député propose aussi un amendement à l'article 10 de la loi, qui donne au président de la commission de décider des questions de droit. L'honorable député doit se rappeler que deux commissaires forment un quorum d'après l'Acte des chemins de fer, et puisqu'il en est ainsi, il faut qu'il y ait un pouvoir pour décider la question soumise. Il doit remarquer en outre que l'article 10 de l'Acte des chemins de fer exige que les commissaires soient unanimes à décider que la question posée est une question de droit avant que le président de la commission soit appelé à la trancher. A l'article 3, l'honorable député s'occupe de la question de compensation aux compagnies de téléphone. Il ne conviendrait pas de voter cette loi à présent, pour la raison que la question est actuellement soumise à la cour Suprême sur une demande formée par le président.

M. MACLEAN : Dans quelle affaire?

L'honorable M. FITZPATRICK : Relativement à une affaire de dommages-intérêts, je crois, née dans le comté de York.

Cette question a été soumise à la cour Suprême, et avant que nous ayons la décision de ce tribunal il ne conviendrait pas de notre part de fixer un mode d'après lequel on doit accorder des dommages-intérêts. Quant au tarif de deux cents, c'est une question très vaste qui intéresse les chemins de fer et que nous ne devons pas décider avant d'avoir les statistiques nécessaires. Il n'y a pas longtemps, l'hono-

rable député lui-même, sur une autre question, opinait dans le sens d'attendre de plus amples informations; et pour la même raison je demande que ce bill soit renvoyé à la commission des chemins de fer pour nous donner l'avantage d'étudier plus attentivement la question du tarif de deux cents et de nous mettre mieux au fait de cette question.

M. LANCASTER : Je n'ai pas l'intention de m'étendre sur le mérite du bill, mais, pour les raisons que j'ai expliquées à la session dernière à l'occasion du bill des chemins de fer, je crois que le premier amendement proposé est dans l'intérêt public et mérite nos suffrages. Si cet amendement n'est pas dans l'intérêt public, la loi des chemins de fer que nous avons votée à la session dernière ne l'est pas davantage. Je ne suis pas prêt à admettre que la commission des chemins de fer a bien fonctionné ; toutefois, si elle a sa raison d'être, il n'y a pas de motif pour soustraire le tarif des messageries à sa juridiction. Nous savons que sous le prétexte de donner un service de messageries, les compagnies de chemin de fer éluderont la loi et exploiteront le public. A l'égard de la seconde clause, je ne crois pas que nous puissions rejeter l'amendement sans que nous donnions trop de pouvoir au président de la commission. Tout ce que les commissaires ont à décider, c'est si la question posée est une question de droit et la décision finale appartient ensuite au président. De plus, je suis d'opinion qu'il n'y a pas d'appel de cette décision, puisque l'appel au Conseil privé ne peut s'accorder que sur une décision des commissaires agissant comme corps et statuant seulement sur des affaires qui ne sont pas des questions de juridiction. Si nous repoussons cet amendement, nous investissons un seul commissaire du pouvoir de trancher toute question qui a été déclarée question de droit par les deux autres. Les paroles du ministre de la Justice m'avaient porté à croire que les commissaires doivent être unanimes à décider qu'une question soumise est une question de droit, avant qu'on puisse la soumettre à la décision du président. Or, rien ne dit que la décision des commissaires doit être unanime. Deux d'entre eux ont le droit de décider qu'une question quelconque est du domaine du droit et le président a seul le pouvoir de la régler. Voici dans quelle situation cela peut nous entrainer. Un des commissaires peut être fermement d'opinion que la question n'est pas une question de droit, et un autre peut soutenir l'opinion contraire. Les opinions seront donc partagées, et dans ce cas le président pourrait s'entendre avec celui qui penche dans l'affirmative et s'arroger le droit de décider la question sans appel, Avec tous les égards que je dois au ministre de la Justice, je lui ferai remarquer que l'article 44 ne dit pas qu'il y a appel de la décision du président sur une question de droit, et c'est le seul article qui s'occupe de la question d'appel. Il y a appel à l'Exécutif sur les questions de droit. A propos de l'article 3, je suis du même avis que le ministre de la Justice, à savoir : qu'il est préférable d'attendre la décision de la cour Suprême, et j'espère que l'honorable député d'York-est conviendra que nous serons en état d'amender la loi d'une manière plus satisfaisante quand nous connaîtrons la décision de la cour Suprême. Relativement à la question du tarif de deux cents, je cherche en vain une raison pour la soumettre au comité des chemins de fer. Mes convictions sur ces bills publics sont assez connues dans cette Chambre et je suis encore d'avis qu'il appartient exclusivement au comité général de disposer de toutes les questions d'intérêt public. La raison en est que ce sont des bills publics et non pas des bills d'intérêt privé. Si on les amène devant le comité, les affaires n'avancent pas, car personne n'est lié par les décisions de ce comité. On doit les ramener ici pour être délibérés même si le comité présente un rapport favorable.

Même si le rapport allègue qu'on ne peut rien faire avec le bill, il doit revenir devant la Chambre. Nous ne sommes pas liés par le rapport du comité et nous devons gravement reprendre la question. Tout cela me paraît du temps perdu. Comme l'a fait remarquer à bon droit l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) ce soir, ainsi que plusieurs autres députés en plus d'une occasion, cette façon d'agir a tout l'air un prétexte pour esquiver la discussion sur le mérite du bill et se soustraire à la responsabilité de l'avoir tué, bien qu'on eût réellement l'intention de le tuer. En comité général nous pouvons mieux délibérer cette question que devant le comité des chemins de fer. Quels renseignements pouvons-nous obtenir du comité des chemins de fer qui soient différents de ceux que nous obtenons ici ? Nous ne pouvons songer à demander à nos commettants de venir nous dire dans quel sens le comité des chemins de fer doit voter. Cependant, ce son les seuls intéressés dont nous avons à nous préoccuper. Nous sommes ici pour faire des lois dans l'intérêt du peuple. Nous n'avons pas besoin de spécialistes pour nous dire si dans la phase de développement où en sont arrivés nos chemins de fer à l'époque actuelle de l'histoire du Canada, il est raisonnable ou déraisonnable de proposer un tarif maximum de deux cents pour le transport des voyageurs. S'il existe des raisons pour ne pas établir ce tarif, nous devons les connaître aujourd'hui. Si nous les ignorons, c'est nous qui sommes à blâmer, car nous aurions dû nous mettre en état de connaître les désirs de nos commettants sur cette question. Je n'ai aucun doute que la grande majorité des habitants du Canada—certainement

ceux du collège électoral que je représente—sont décidément d'opinion que le temps est venu d'astreindre les chemins de fer à un tarif maximum de deux cents par mille pour le transport des voyageurs. Il me semble que le but de cet amendement est mal compris par quelques-uns non seulement dans cette Chambre mais en dehors. D'aucuns croient qu'on veut établir un tarif absolu de deux cents par mille, ni plus ni moins, tandis que l'amendement de l'honorable député d'York-est propose un tarif maximum, qui laisse à la commission des chemins de fer la latitude de décider si elle en a le désir que le tarif sera d'un cent et demi ou d'un cent et neuf dixièmes.

M. WM ROSS (Ontario) : Non.

M. LANCASTER : L'honorable député dit que non. Mais la lecture de l'Acte des chemins de fer de la dernière session, ou même un simple coup d'œil sur cet acte lui montrera que la commission des chemins de fer a le pouvoir de fixer le tarif, et cet amendement ne lui enlève pas ce pouvoir. Il stipule simplement que le tarif ne devra pas dépasser deux cents par mille. Et je crois que la grande majorité du peuple est en faveur de ce changement. Je l'appuie parce qu'il est dans l'intérêt du pays, parce que le temps est arrivé de resserrer les chemins de fer dans cette limite, parce qu'il tracera une ligne de conduite à la commission des chemins de fer. Celle-ci connaît le devoir que nous remplissons ici. Si nous rejetons l'amendement, elle y verra un indice que les mandataires du peuple canadien qui représentent le public plus directement que ne le fait la commission des chemins de fer—considèrent que le tarif de deux cents par mille n'est pas suffisant et ce vote peut induire la commission à ne pas imposer ce tarif, même si elle le croit raisonnable. Quoi qu'il en soit, nous qui sommes les représentants du peuple dans cette Chambre, nous devons prendre la responsabilité de nos actions, et ne pas chercher à l'esquiver en référant le bill au comité des chemins de fer ou par d'autres moyens. Personnellement, je suis en faveur de la proposition, et je l'appuierai de ma parole et de mon vote tant que mes commettants ne me demanderont pas d'agir autrement—ce qui n'arrivera pas de sitôt.

M. JABEL ROBINSON (Elgin-ouest) : Quand l'honorable député de York-est a proposé dans cette Chambre pendant la session dernière une résolution en faveur d'un tarif des voyageurs de deux cents par mille, je l'ai appuyée, et je suis encore disposé à appuyer le bill actuel. Il est inutile de parler longuement sur le sujet dans le moment, puisque le bill viendra devant le comité général ou devant le comité des chemins de fer, et j'aurai ainsi l'occasion d'y revenir. On a fait remarquer ici d'une manière incidente qu'on a choisi en particulier le chemin de fer du Sud du Canada ou plutôt le Michigan Central, qui traverse mon comté pour lui imposer ce taux de deux cents par mille. Ce bill ne dit rien de spécial au sujet du Michigan Central, mais il exige de tous les chemins de fer qu'ils transportent des passagers au prix maximum de deux cents par mille. Il y a du vrai dans la remarque de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) que dans les districts peu peuplés, il n'y a guère moyen de transporter des voyageurs à raison de deux cents par mille. Que cela soit vrai ou non, je suis convaincu que dans les régions où la population est plus dense, ce sera un avantage pour le peuple et même pour les chemins de fer. Quand il leur arrive d'abaisser leur tarif, quand ils organisent des excursions à prix réduit, ils font plus d'argent que dans le cours ordinaire. S'il en est ainsi, nous faisons des lois en leur faveur en adoptant le tarif de deux cents. On s'est plaint de l'exception à laquelle on a soumis le Michigan Central, mais cela est dû à une circonstance particulière. C'était à l'occasion d'une demande faite par cette compagnie devant la commission des chemins de fer, et en échange des faveurs que sollicitait la compagnie nous lui demandions de nous accorder certains avantages. C'était un échange de bons procédés. On a prétendu que le Michigan Central est un chemin de fer américain ; cependant, la charte a été accordée à des Canadiens. La Compagnie du chemin de fer du Sud du Canada a exploité la ligne pendant plusieurs années, mais comme elle n'avait aucun raccordement avec l'Est ni avec l'Ouest, elle ne pouvait pas en tirer de profits, et c'est pourquoi elle loua la ligne au New-York Central et au Michigan Central pour quelques années. Et j'apprends maintenant qu'elle a passé un nouveau bail pour 999 ans. Cette ligne du Michigan Central transporte des voyageurs américains sur un parcours de 225 milles à travers le sud d'Ontario au prix de deux cents par mille. Mais si le voyageur achète son billet à Windsor, par exemple, et se rend à Fort-Erié, il doit payer trois cents par mille. Il est humiliant pour un Canadien de s'asseoir à côté d'un Américain qui voyage à deux cents par mille tandis que le Canadien doit payer trois cents. Si le chemin de fer est obligé de transporter les voyageurs à deux cents par mille, il les aura tous ou les lignes rivales qui desservent le même territoire seront obligées d'adopter le même tarif. Le comté que je représente a accordé au chemin de fer du Sud du Canada une allocation de $225,000 et a payé pendant vingt ans l'intérêt de cette somme. Il me semble que nous avons droit à quelques faveurs. Je suis prêt à admettre que le chemin de fer nous a rendu de grands services, comme tous les chemins de fer en général. Sans les voies ferrées le Canada resterait stationnaire, mais ce n'est pas une raison pour leur donner tout le pays. Si nous leur accordons des avantages, nous avons le droit d'en exiger de notre côté. Puisque l'occasion s'en présente, profitons-en. Si nous n'imposons pas un tarif de deux cents,

nous ne méritons pas de représenter le peuple de ce pays.

La motion est adoptée et le bill subit l'épreuve de sa seconde lecture.

L'honorable CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) propose :

Que le bill soit renvoyé au comité spécial permanent des chemins de fer, des canaux et des télégraphes.

M. W. F. MACLEAN : Je ne puis consentir à ce que ce bill soit renvoyé au comité des chemins de fer sans qu'on en donne la raison. Au sujet de la motion qui vient d'être faite, je veux revenir sur deux ou trois points dont il a été question dans le débat. Si nous adoptons la loi du Michigan qui s'applique aux chemins de fer dont les recettes dépassent $3,000 par mille, le Michigan Central qui se trouve dans ce cas devrait établir sur sa partie canadienne le tarif de deux cents par mille.

M. ROSS (Ontario) : Sur le chemin de fer du Sud du Canada la recette est de $4,000 par mille.

M. MACLEAN : Pardon, ce n'est pas $4,000, mais le chiffre dépasse $3,000 par mille. Actuellement, le Grand Tronc fait une recette de plus de $2,200 ; celle du Pacifique Canadien s'élève rapidement et oscille entre $1,700 et $1,800 par mille.

M. ROSS (Ontario) : Environ $1,500.

M. MACLEAN : Non, je crois que le chiffre est près de $1,700. Ainsi la loi du Michigan Central conviendrait à notre pays. Elle atteindrait les lignes qui font beaucoup d'argent et leur imposerait un tarif moins élevé.

M. HEYD : La ligne dont le tarif est de deux cents donne-t-elle du profit ?

M. MACLEAN : Tous les actionnaires ont un revenu garanti pour 999 ans de 2½ à 3 pour cent par année. Ils sont bien satisfaits, et le New-York Central l'est également pour la raison qu'il fait beaucoup d'argent en se servant du chemin de fer du Sud du Canada pour le transport direct.

Sur la question de l'envoi du bill au comité des chemins de fer, je rappellerai que j'ai présenté dans cette Chambre un bill qui s'occupait des téléphones, et qu'on m'a envoyé avec mon bill devant le comité des Chemins de fer. Qu'il me soit permis de lire ici l'opinion de l'Union municipale à ce sujet. L'Union municipale est une association de toutes les municipalités du Canada fondée dans le but de protéger leurs droits. Dans le rapport du secrétaire présenté à la convention annuelle tenue à Ottawa en 1903, il est dit :

Une autre de nos préoccupations a été l'amélioration des lois sur le service téléphonique. Pendant la session de 1902 le ministre de la Justice avait promis de présenter un bill général favorable à notre cause, dont il reconnaissait la justice. Comme le résultat se faisait attendre, le comité exécutif, dans l'automne, demanda de rencontrer le ministre à Ottawa, et l'entrevue eut lieu le 6 février dernier. Elle fut assez longue et nous lui fîmes connaître les désirs des municipalités exprimées dans les rapports de l'Union et en particulier leur désir d'être maîtres de leurs rues et de faire respecter leurs franchises locales. Il nous a promis d'étudier la question, mais la session arriva et rien ne fut fait. Il était visible que d'autres influences avaient contrecarré son désir d'améliorer son bill général des téléphones l'année précédente de manière à le rendre acceptable aux autorités municipales, et le comité exécutif de l'Union prêta son concours actif à l'amélioration du bill de M. Maclean. On nomma un sous-comité des chemins de fer, qui se réunit plusieurs fois. Toutefois les influences hostiles paraissaient entraver les opérations du comité spécial, l'on retarda systématiquement les travaux, ce qui mit en évidence le désir de quelques-uns des membres d'enrayer le succès de nos démarches. Il appartient à la convention de s'enquérir des raisons de cette manière d'agir et de prendre des mesures en conséquence.

Ce qu'on veut c'est de renvoyer le bill au comité des chemins de fer pour qu'il le soumette à un sous-comité dans le but apparent de recueillir des renseignements; rendu là, il arrivera à ce bill ce qui est arrivé au bill des téléphones; il n'ira pas plus loin. Au contraire, si nous pouvons examiner ce bill dans un comité de la Chambre, il nous sera possible d'en discuter toutes les phases, de traiter en particulier la question du service téléphonique et d'entendre les deux côtés. Dans ce cas, chaque membre de la Chambre aura l'occasion de faire ses observations et sera obligé de voter et de faire connaître son vote, et nous obtiendrons ainsi le résultat désiré. Si on le transmet au comité des chemins de fer et qu'on le traite comme le bill des téléphones a été traité par un comité spécial, il restera suspendu à cet endroit et les membres de la Chambre échapperont à l'obligation de voter. Cependant, voilà une question qui intéresse le pays et sur lequel il est important de connaître le vote de chacun. Cela ne me donne pas satisfaction et je demande le vote de la Chambre sur cette proposition. C'est pourquoi je propose en amendement :

Que le bill ne soit pas renvoyé au comité spécial permanent des chemins de fer, des canaux et des télégraphes, mais qu'il soit soumis à un comité général.

M. HEYD (Brant) : Je n'avais pas l'intention de prendre port au débat, mais il me frappe que nous sommes à peine en possession des renseignements qui nous permettent de prendre une décision motivée. Personne de nous ne représente ici un chemin de fer ni l'intérêt d'un chemin de fer; Nous ne représentons qu'une seule des deux parties. Nous sommes tous intéressés à faire baisser le tarif des chemins de fer, et l'autre partie n'a pas l'occasion de faire valoir ses raisons. Si une centaine de consommateurs étaient réunis pour fixer

le prix d'un baril de farine, ce prix pourrait bien ne pas convenir au meunier. S'ils disaient à celui-ci, depuis plusieurs années nous payons la farine $5.00 le baril et nous croyons que le temps est arrivé de nous le vendre $4.00. Le meunier répondrait : vous devez tenir compte du prix du blé et des salaires; il m'est impossible de diminuer mon prix. Personne ici présent ne serait prêt à soutenir les prétentions des consommateurs.

Ceux qui ont des intérêts dans la formation et l'organisation des compagnies ont beau jeu à tourner les choses de manière à s'emparer des bénéfices sans égard au sort de l'autre partie contractante. Heureusement que dans ce pays cette question est du ressort du parlement fédéral. Parlant des conditions à l'autre côté de la frontière, où les Etats de l'Union ont plus de pouvoirs, un auteur a dit dernièrement :

> Actuellement chaque Etat s'efforce d'obtenir un tarif qui n'est pas plus élevé—et qui est peut-être plus bas—que celui de son voisin. Le Kansas ne conçoit pas pourquoi il n'aurait pas un prix de transport aussi favorable que le Missouri ou l'Indiana; ces deux Etats ne veulent pas avoir le dessous en comparaison de l'Ohio, et l'Ohio cherche à se mettre sur un pied d'égalité avec la Pensylvanie et le Massachusetts. Considéré séparément, l'ambition de chaque Etat s'explique et mérite des éloges; mais le résultat d'ensemble constitue une injustice intolérable envers les chemins de fer des sections moins peuplées que d'autres.
>
> La décision récente de la cour Suprême protégera dans une grande mesure les compagnies contre cette injustice.
>
> En somme, la cour Suprême a décidé que la législature d'un Etat n'a pas le droit d'imposer un tarif de transport des passagers ou des marchandises qui serait insuffisant pour donner un revenu " raisonnable " eu égard à la valeur " raisonnable " de la propriété des compagnies de chemins de fer; de plus, que la question de décider si le tarif fixé est raisonnable ou non n'est pas du ressort d'une législature, mais qu'on doit en faire le sujet d'une enquête judiciaire.

Cette décision implique que la législature n'est pas accoutumée à décider des questions de chemins de fer, que son intérêt dans ces questions n'est qu'un intérêt étroit, et qu'elle n'est pas revêtue des fonctions judiciaires suffisantes pour juger équitablement ses questions au mérite. Dans cette Chambre, nous ne représentons qu'un côté de la question, et le désir manifesté par les commettants de l'honorable député de Lincoln n'est pas une raison suffisante pour qu'on leur accorde un tarif de deux cents par mille sur les chemins de fer. Je pose la question à tous les députés ici présents : si nous considérons les chemins de fer comme des valeurs dans lesquelles on a placé des milliers de dollars, dont la puissance productrice est de deux et demi pour cent seulement ,et que par notre intervention nous réduisions ce revenu, qui est seulement de deux et demi pour cent, agissons-nous avec justice envers les chemins de fer ? Ne serait-il pas plus équitable d'examiner la situation financière de chaque chemin de fer en particulier et de voir d'abord s'il peut supporter une réduction ? Si nous agissions de la sorte nous constaterions que les recettes d'un grand nombre de chemins de fer canadiens n'atteignent pas un pour cent, et qu'une réglementation de ce genre rendrait encore moins profitable le placement des capitaux dans ces entreprises. J'appuierai la proposition de soumettre la résolution au comité, afin de permettre aux intéressés de défendre leur cause et d'obtenir justice. Nous avons un intérêt personnel et étroit en réduisant le tarif de trois cents à deux cents par mille. Cela nous permettrait de voyager avec plus de confort et à meilleur marché. Il y a ici deux parties en cause. L'une d'elle est privée de l'avantage d'exposer son cas et, dans ces circonstances, nous commettrions une injustice. On peut s'expliquer qu'un patron ait le pouvoir de dicter les conditions auxquelles il consent à employer un ouvrier et de fixer le prix de sa journée à $1.25, qui lui paraît l'équivalent de la valeur de son travail, et que l'ouvrier n'ait aucun droit d'appel ; le prix de la journée sera de $1.25 ; cependant, cela n'est pas juste envers l'ouvrier. Il n'est pas juste non plus de notre part que nous fixions à deux cents par mille le prix du transport des voyageurs sans que nous ayons des renseignements ou de l'expérience et sans que nous tenions compte des commodités de transport. Pour cette raison, j'appuie la résolution tendant à renvoyer la question au comité, pour donner aux compagnies de chemins de fer l'occasion d'exposer leur cas et nous permettre de constater si nous sommes justes envers eux en adoptant un pareil arrangement.

M. W. M. ROSS (Ontario) : M. l'Orateur, je n'avais pas l'intention de parler ce soir sur cette question, ni de prendre le temps de cette Chambre, attendu qu'il y a encore plusieurs sujets à l'étude, mais, comme il faut en venir à une décision, je crois de mon devoir de motiver mon vote. J'approuve certaines parties du bill. Je ne suis pas prêt à approuver par mon vote tout ce qu'il contient, mais je n'ai pas l'ombre d'un doute sur la nécessité de soumettre les compagnies de messageries à la surveillance de la commission des chemins de fer. Il me paraît nécessaire de réglementer leur tarif. Tous ceux qui ont affaire aux compagnies de messageries savent exactement comment elles nous traitent et quelles sont leurs exigences excessives pour le transport des colis de faible dimension. Le service des messageries a acquis un grand développement, et il est plus facile de le réglementer maintenant qu'il le sera dans dix ans. Cette tâche est beaucoup plus aisée maintenant qu'elle le sera plus tard. Il est possible que la clause qui s'applique aux téléphones soit mal rédigée ou, comme l'a fait remarquer l'honora-

ble ministre de la Justice, qu'elle constitue une intervention dans certaines causes soumises actuellement aux tribunaux.

Je suis bien convaincu que le service téléphonique devrait être à la disposition des chemins de fer de ce pays dans la mesure du possible, sans qu'on néglige pour cela l'intérêt du public. La question du tarif de deux cents par mille a fixé l'attention de chacun de nous. La question du tarif maximum de deux cents par mille sur les chemins de fer est vivement agitée dans la province d'Ontario, mais je n'ai pas, je l'avoue, les renseignements suffisants pour me prononcer sur ce point. L'abaissement du tarif de trois à deux cents par mille est un coup hardi. C'est une diminution de trente-trois et un tiers pour cent des recettes des chemins de fer, et si cette réduction est dans l'intérêt du public, elle sera peut-être préjudiciable aux chemins de fer. Efforçons-nous de recueillir les renseignements suffisants pour nous prononcer en connaissance de cause. Voilà mon opinion sur la question, et comme je ne suis pas suffisamment renseigné, je me sens disposé à laisser porter cette question devant le comité des chemins de fer, je n'ai pas de doute que toute la question sera remise en discussion par la Chambre pendant cette session et que nous aurons amplement l'occasion de la discuter quand nous aurons obtenu des renseignements suffisants. Avant d'avoir pris connaissance des documents publics j'avais dans l'idée que les recettes des chemins de fer du pays étaient plus élevées. L'honorable député de York-est (M. Maclean) nous a appris que les chemins de fer du Michigan qui faisaient une recette de $2,000 par mille avaient établi un tarif d'un cent et demi par mille, et que ceux qui faisaient une recette de $2,500 par mille avaient adopté un tarif de deux cents par mille.

M. MACLEAN : Ceux qui perçoivent $2,000 par mille ont un tarif de deux cents et demi par mille, et ceux qui perçoivent $2,500 par mille ont un tarif de deux cents par mille.

M. ROSS (Ontario) : L'année dernière le transport des passagers a rapporté au Pacifique Canadien une recette de $1,400 par mille. Cela démontre qu'il appartient à la catégorie des voies ferrées dont le tarif est de deux cents et demi par mille. Le chemin de fer du Sud du Canada a payé $3,150 par mille. C'est celui qui a fait la recette la plus élevée. Le Grand Tronc a perçu $2,200 par mille. D'après ces chiffres le chemin de fer du Sud du Canada se trouverait classé parmi les chemins de fer dont le tarif est de deux cents par mille, le tarif applicable au Grand Tronc serait de deux cents et demi par mille, et le Pacifique Canadien conserverait son tarif de trois cents par mille. Avant que nous ayons obtenu des renseignements et que nous ayons entendu devant le comité les intéressés qui sont concernés dans cette diminution de trente-trois et demi pour cent de leurs recettes, enfin avant que nous leur ayons fourni l'occasion de s'expriquer devant nous, nous ne pouvons pas décider en connaissance de cause si nous devons adopter une mesure de ce gere. Voilà ma manière de voir. Je suis prêt à appuyer la résolution tendant à soumettre la question au comité des chemins de fer.

M. l'ORATEUR : Le ministre de la Justice propose que le bill soit renvoyé au comité des chemin de fer, des canaux et des télégrajhes.

M. MACLEAN : Je retire mon amendement afin que nous puissions aller aux avis sur la motion principale.

M. l'ORATEUR : L'honorable député a-t-il dit qu'il retire l'amendement ?

M, MACLEAN : On a proposé d'aller aux avis sur la motion principale.

L'honorable M. FITZPATRICK : Comme preuve de la sagesse de ma proposition de renvoyer cette question au comité des chemins de fer, je me permets de citer devant la Chambre un rapport sur la loi en vigueur dans les états de New-York et du Michigan.

La loi en vigueur dans l'état de New-York est expliquée par M. Henry Apthorp, de Cleveland, dans les termes suivants :

Les statuts de l'état de New-York établissent un tarif général de trois cents par mille, mais on autorise un tarif beaucoup plus élevé sur les chemins de fer dans les régions montagneuses. Le tarif de deux cents fixé par la loi, dont il a été question à plusieurs reprises, s'applique seulement aux voyageurs sur une certaine partie du chemin de fer dit le " New-York Central & Hudson River Railroad " entre Buffalo et Albany. D'après le statut le tarif est limité à deux cents par mille entre toute station intermédiaire et Albany, ou entre toute station intermédiaire et Buffalo, ou entre toutes les stations intermédiaires entre elles situées entre Albany et Buffalo.

Il ne s'applique pas aux prix de transport de la gare d'Albany à celle de Buffalo, ni de la gare de Buffalo à celle d'Albany. Il s'applique seulement aux endroits situés entre ces deux villes; et non seulement la loi autorise un tarif de plus de deux cents, mais le tarif ordinaire sur la plupart des chemins de fer dans l'état de New-York est de trois cents par mille, comme l'indiquent les exemples suivants :

Le prix sur le " Nickle Plate Railroad " entre Dunkirk et Buffalo est de $1.15; distance, 40 milles ; taux par mille, 2:87 cents.

Sur le chemin de fer " Erié " entre Elmira et Binghampton, $1.70 ; distance, 55 miles; taux par mille, 3 cents.

Entre Syracuse et Ogdensburg sur le New-York Central, le prix est de $4.14; distance, 135 milles; taux par mille, 3 cents.

De Syracuse à Watertown, sur le New-York Central, le prix est de $2.25; distance, 73 milles; taux par mille, 3 cents.

Entre Utica et Malone, sur le New-York Central, le prix est de $5.01 ; distance, 160 milles; taux par mille, 3 cents.

M. CLARKE : Le tarif entre Buffalo et Albany est-il plus que deux cents ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Ces renseignements ne viennent pas de moi. Le tarif entre Buffalo et Albany est de trois cents, d'après ce qui précède.

L'autre état dont on a cité la loi statutaire dans la discussion est l'état du Michigan.

Le Michigan a ce qu'on appelle une échelle graduée fixée comme suit: si les recettes des passagers sur un chemin de fer sont de $3,000 par mille le tarif ne doit pas excéder deux cents par mille pour chaque voyageur; si les mêmes recettes sont moins de $3,000 par mille et plus de $2,000, le tarif ne doit pas excéder deux cents et demi par mille, et si les recettes sont moins de $2,000 par mille, on ne peut pas exiger plus de trois cents par mille par voyageur, excepté dans la région du nord du Michigan appelé la Péninsule du nord, où on a le droit d'exiger quatre cents ou trois cents respectivement d'après les recettes du chemin de fer.

Voilà pour le Michigan. Considérez le Michigan sous l'aspect le plus favorable. Il n'y a qu'un chemin de fer au Canada, le Grand Tronc, auquel la loi du Michigan pourrait s'appliquer, et cependant on se base sur cette loi pour établir un tarif de deux cents applicable à tout le Canada.

M. ROSS (Ontario) : Je crois que le chemin de fer du Sud du Canada se trouverait dans le même cas.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je donne les statistiques telles que je les ai sous les yeux. Je cite le texte de la loi du Michigan; Michigan Compiled Laws, 1897.

M. CLARKE : A quel document l'honorable ministre emprunte--il ces données ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Il est intitulé :

Mémoire sur la proposition de fixer par statut au Canada un tarif maximum par mille pour le transport des voyageurs par chemin de fer.

M. CLARKE : Qui en est l'auteur ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Le livre vient de m'être remis à l'instant. Il contient le texte de la loi. La loi de l'état de New-York est empruntée à la loi générale de 1850 telle que refondue en 1880. Les tarifs sont empruntés au manuel Poor, page 699. Ainsi, sur le Grand Tronc, les recettes du service des voyageurs sont de $2,000 par mille. Sur le Pacifique Canadien, de $1,460 ; sur le Canada-Atlantique, de $670 ; sur le chemin de fer Canadien du Nord, de $315 ; d'un autre côté, sur le Boston & Maine, elles sont de $5,102 ; sur le New-York Central, de $7,073, et sur le Pennsylvania, de $6,595. Ces statistiques méritent toute notre attention, et je demande que le bill soit renvoyé au comité des Chemins de fer.

Des VOIX : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. FITZPATRICK : Il n'est que juste que nous ayons l'occasion d'étudier cette question. J'avoue que je m'étais laissé entraîner par l'éloquence et la parfaite exposition du sujet de l'honorable député (M. Maclean), et j'étais imbu de l'idée que le public de ce pays était traité durement. Mais quand je tiens compte des faits que j'ai devant moi——

M. MACLEAN : Sont-ce des faits ?

L'honorable M. FITZPATRICK : J'ai emprunté au manuel Poor les chiffres relatifs aux recettes.

M. MACLEAN : Ces chiffres viennent à l'appui de ce que je soutiens.

L'honorable M. FITZPATRICK : Les références relatives à la loi se rapportent aux statuts du Michigan et de New-York.

M. MACLEAN : Et elles prouvent que j'ai entièrement raison.

L'honorable M. FITZPATRICK : C'est possible, mais j'avais compris que l'honorable député avait dit que le tarif de deux pour cent dominait dans l'état de New-York.

M. MACLEAN : C'est le cas, et cela à cause de la concurrence. La loi se trouve réglée ainsi dans son application, mais la concurrence l'a rendue universelle, et on peut voyager à peu près dans tout l'état de New-York, dans tout le Michigan, à l'exception de la peninsule, à raison de deux cents le mille. On voyage sur une grande partie du " Pennsylvania Railroad " à raison de deux cents le mille.

M. WM ROSS (Ontario) : On est obligé d'acheter des billets d'abonnement au mille.

M. MACLEAN : Dans presque tous les les états de l'Union on peut acheter des billets d'abonnement au mille. L'autorité inconnue qu'on vient de citer——

L'honorable M. FITZPATRICK : L'honorable député, qui est très au fait des questions de chemin de fer, ne devrait pas dire que Poor est inconnu.

M. MACLEAN : Le ministre a lu un document qu'il doit déposer sur le bureau de la Chambre. C'est un plaidoyer en faveur des compagnies de chemins de fer. Toutes les citations du ministre viennent à mon appui ; c'est grâce à la concurrence à laquelle la loi a donné lieu, dans ces états, qu'on jouit d'un tarif de deux cents.

L'honorable M. FITZPATRICK : Dans tous les cas, il est évident qu'il existe un conflit d'opinions, pour me servir d'un terme adouci, sur les faits eux-mêmes. L'amendement est de la plus haute importance, et si nous sommes sérieux et que nous ayons le désir d'imposer un tarif de deux cents par mille à tous les chemins de fer du Canada, le moins que les compagnies puissent espé-

rer, c'est d'avoir l'occasion de se faire entendre. Voilà une question de simple justice, si les chiffres sont exacts, ils racontent une autre histoire tout à fait différente.

M. CLARKE : Qui est l'auteur de ce livre ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Je ne le sais pas.

M. CLARKE : Ce livre porte-t-il un nom quelconque ?

M. MACLEAN : C'est le vent qui l'a apporté ici.

M. CLARKE : Le ministre de la Justice veut-il avoir la bonté de me passer le livre ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Sans doute. Les citations sont empruntées au manuel Poor, page 699, une autorité bien connue. Le tarif moyen par voyageur sur le Grand Tronc de 1:78 cent par mille et sur le Pacifique Canadien il est de 1:8 cent. J'avoue ne rien connaître personnellement au sujet de ces chiffres, mais, s'ils sont exacts, vous pouvez voir à l'instant quelles seraient les conséquences si on imposait les conditions qui existent dans les parties les plus peuplées des Etats-Uni aux chemin de fer du Canada avec leurs longueurs de parcours énormes à travers un territoire peu peuplé. Quoi qu'il en soit, tout ce que je propose à la Chambre c'est de recueillir de nouveaux renseignements.

M. CLARKE : Si je comprends bien, tout ce que l'honorable député de York-est demande, c'est que son bill soit l'objet de la même attention que le bill proposé par l'honorable député de Lincon (M. Lancaster). Il désire que la Chambre se constitue en comité pour étudier le bill et consent à ce qu'il soit renvoyé ensuite au comité des chemins de fer.

L'honorable M. FITZPATRICK : Ce n'est pas cela que j'ai compris et l'honorable député conviendra avec moi que nous perdrons notre temps à repasser ces chiffres ici, quand il serait si facile au comité des chemins de fer d'étudier cette question.

M. CLARKE : Je fais peut-être erreur sur l'attitude prise par l'honorable ministre, je crois que le temps consacré à la discussion de cette mesure ne serait pas du temps perdu. On obtiendrait par là beaucoup de renseignements de la part des députés qui ont étudié cette question. Ainsi j'avais moi-même dans l'idée que le tarif de deux cents par mille était général ou à peu près dans les états du Michigan et de New-York; mais les extraits cités par le ministre de la Justice, que nous devons accepter et qui sont empruntées aux statuts de ces états, démontrent qu'il n'existe pas de règle fixe sur ce point. Je suis bien d'opinion que nous devons aller jusqu'au fond de cette affaire, je n'aimerais pas qu'on fît subir au bill de l'honorable député le même sort qu'a éprouvé sa proposition sur les téléphones l'année dernière. J'étais un des membres du sous-comité auquel l'examen de cette proposition avait été renvoyé, et il nous était impossible d'aller de l'avant. L'affaire fut, disons-le, bloquée. Si l'honorable ministre veut me donner l'assurance qu'on nous fournira l'occasion de discuter cette matière à fond devant le comité des chemins de fer, je voterai en faveur du renvoi du bill à ce comité.

L'honorable M. FIELDING : Il ne peut y avoir aucun empêchement à cela. L'affaire sera élucidée dans le comité des chemins de fer et on arrivera ainsi à une décision finale.

M. CLARKE : Ce que je veux dire, c'est qu'il n'y aura pas de renvoi à un sous-comité où le bill serait exposé à être enterré.

L'honorable M. FIELDING : Je puis assurer l'honorable député qu'il ne se fera aucune tentative pour mettre le bill de côté par ce moyen ; mais si le comité des chemins de fer jugeait que l'enquête serait mieux conduite si elle était confiée à un sous-comité, il serait difficile pour nous de décider ici que le comité ne pourra pas recourir à ce moyen.

M. CLARKE : Ce serait une enquête publique, qui serait mieux conduite dans le comité des chemins de fer; de cette manière la majorité des députés pourraient y prendre part et je suis prêt à appuyer la proposition de l'honorable ministre, s'il veut nous donner l'assurance que nous aurons une discussion libre et complète devant le comité des chemins de fer.

M. INGRAM (Elgin) : Le ministre de la Justice, en citant les chiffres relatifs à l'état du Michigan, a oublié de dire qu'on paye trois cents par mille sur un trajet de cinq ou de moins de cinq milles. J'avais compris que l'honorable député de York-est, en présentant son bill, avait différentes combinaisons. L'une était une échelle mobile, l'autre une division géographique et qu'il était disposé de laisser décider par le comité général quels seraient les prix de transport. A ce point de vue j'ai appuyé la proposition de l'honorable député. On a beaucoup parlé du tarif des états du Michigan et de New-York. Ceux qui connaissent les affaires de chemin de fer de ces états savent qu'au sud du lac Erié il existe un certain tarif qui est adopté par tous les chemins de fer. Il en est également ainsi au Canada, au nord du lac Erié. Si l'honorable député propose de fixer le tarif à un taux juste et raisonnable et de l'appliquer à tous les chemins de fer d'après la même base de revenus, je suis prêt à l'appuyer. Il faudra faire exception dans le cas où une ligne fait moins de recettes qu'une autre.

M. POPE : L'auteur de la brochure entre les mains de l'honorable ministre de la Justi-

ce, dont le ministre n'a pu découvrir le nom qu'avec difficulté, est M. Chrysler, avocat bien connu de cette ville. Il n'était pas malaisé de découvrir l'auteur de ce travail remarquable.

L'honorable M. FITZPATRICK : J'ai puisé mes données au manuel de Poor et aux statuts, et je me suis bien gardé de mentionner le nom de l'auteur de la brochure. Elle m'a été remise par le solliciteur général, et je l'ai passée à l'honorable député pour lui permettre de le parcourir et de trouver lui-même le nom de l'auteur.

M. COWAN : Personne ne prétend que M. Chrysler a fait du plagiat en citant des extraits du livre de Poor.

Ce que je demande, c'est qu'on nous donne l'assurance que ce bill, s'il est renvoyé au comité des chemins de fer, y sera discuté et qu'on examinera les dispositions devant le comité général. Si on me donne cette assurance, je voterai pour la proposition.

L'honorable M. FIELDING : J'espère être bien compris par l'honorable député. J'ai dit que le gouvernement ne désirait en aucune façon de recourir à la formation d'un sous-comité pour mieux enterrer le bill, mais si le comité des chemin de fer juge à propos de nommer un sous-comité pour mieux faire les choses, nous ne sommes pas en mesure de déclarer qu'on n'adoptera pas ce moyen.

M. SPROULE : Comme le gouvernement a la haute main sur le comité des Chemins de fer comme sur tous les autres, nous devons nous fier à son honnêteté d'intention et croire à son désir de permettre une discussion dans ce comité, et par conséquent, accepter sa proposition. C'est pourquoi je ferai remarquer à l'honorable député d'York-est qu'il ne vaut guère la peine d'aller aux avis, si le gouvernement n'a d'autre désir que de recueillir des renseignements qui pourront être communiqués au comité des chemins de fer, mais ne pourraient l'être au comité général. Cependant, il devrait nous donner l'assurance qu'on ne permettra pas aux avocats des compagnies de chemins de fer et de téléphone d'occuper pendant plusieurs jours consécutifs les séances du comité et de retarder ainsi le règlement de cette question.

La motion est adoptée.

MARQUES DE TRAVAIL DES SOCIETES OUVRIERES.

M. RALPH SMITH (Vancouver) propose la seconde lecture du bill (n° 35) relatif aux marques de travail. Il s'exprime de la manière suivante :

Je ne crois pas qu'il soit nécessaire, M. l'Orateur, de consacrer beaucoup de temps à l'explication de cette mesure. Un bill semblable à celui-ci a déjà été adopté dans cette Chambre, mais il fut rejeté au Sénat. A trois reprises, cette Chambre a manifesté son opinion qu'il y a lieu de faire droit à la demande présentée par les unions ouvrières de ce pays en faveur de l'enregistrement des marques de travail. Des deux côtés de la Chambre on est tombé d'accord sur le principe de ce bill, mais malheureusement le Sénat a jugé à propos de rejeter le bill chaque fois qu'il lui a été soumis. Le principe du bill actuel est très simple. Il permet à toute société de déposer au ministère de l'Agriculture un exemplaire du modèle de la marque choisie pour faire connaître ou distinguer ses produits, et le ministère de l'Agriculture fera l'enregistrement de telle marque et délivrera un certificat en conséquence.

M. HEYD : Peut-il y avoir quelque objection à cela ?

M. RALPH SMITH : La Chambre des communes ne s'y est jamais opposée ; l'opposition inspirée par l'Association des manufacturiers, vient du Sénat. L'usage de l'étiquette des unions ouvrières est très répandu dans ce pays, et rien dans le bill n'est de nature à amener un état de choses différent de celui qui existe actuellement, si le bill devient loi.

M. CLARKE : L'étiquette n'est-elle pas obligatoire ?

M. RALPH SMITH : Non, il n'y a rien dans le bill qui oblige un patron d'en faire usage. L'usage de l'étiquette, si le bill est adopté, sera le même que par le passé.

On ne l'appliquera que du consentement mutuel des patrons et des ouvriers. Le bill sert à empêcher l'usage frauduleux de l'étiquette. Cette demande est bien raisonnable; elle a été accordée par trente et un états de l'Union Américaine. Naturellement, là-bas le pouvoir de faire une loi en cette matière appartient aux divers états, ce qui n'est pas le cas au Canada, mais trente et un états ont fait une loi que consacrent le principe de l'enregistrement des étiquettes des unions ouvrières. En Angleterre, l'Acte des marques de commerce contient des dispositions dans le même sens et l'Association des manufacturiers de ce pasy-là n'a rien négligé pour encourager l'usage de ces étiquettes. A mon sens cette pratique aurait pour effet d'opérer un rapprochement entre les unions ouvrières et les associations industrielles, contribueront à maintenir la la bonne entente et à éviter des conflits entre patrons et ouvriers. Le reste du bill se compose d'articles organiques pour assurer l'application du principe. L'objet en vue est d'obtenir du ministère de l'Agriculture, l'enregistrement de chaque étiquette à la demande des ouvriers. C'est pourquoi je propose que le bill passe maintenant en deuxième délibération.

M. l'ORATEUR : Je regrette excessivement que les règlements de la Chambre ne me permettent pas de proposer la motion de l'honorable député. Le bill impose des amen-

des et restreint la liberté du commerce. Le paragraphe (b) de l'article 6 dit que :

Se rendra coupable d'un acte illégal toute personne, société, union ouvrière, etc., autre que l'union ouvrière ayant fait enregistrer telle étiquette, à moins qu'elle n'ait eu le consentement de l'union intéressée,—qui, sciemment vendra, offrira en vente ou cédera un article marqué de telle étiquette en totalité ou en partie ; qui contrefera ou imitera telle étiquette ; qui vendra, offrira en vente ou cédera ou de quelque manière délivrera ou mettra en circulation une contrefaçon ou imitation de telle étiquette.

M. SPROULE : Voilà certainement une restriction à la liberté du commerce et le bill doit être présenté par résolution.

M. l'ORATEUR : La règle est bien claire, et il me suffit de la citer pour prouver que la motion ne peut pas être faite.

La règle 41 dit :

Aucun bill relatif au commerce, ou au changement des lois sur le commerce, ne doit être soumis à la Chambre tant que la proposition n'a pas été d'abord examinée en comité général et agréée par la Chambre.

M. CLARKE : Cela signifie qu'il faut d'abord une résolution.

M. l'ORATEUR : Précisément, je trouve aussi à la page 641, Bourinot :

C'est la coutume dans la Chambre des Communes du Canada de délibérer en comité général tous les droits imposés qui sont versés dans le Trésor public.

Ce bill tend à établir un droit d'enregistrement et à l'émission de certificats et je crois que c'est un nouvel empêchement à la seconde lecture du bill. Enfin, je suis tenté de croire que le bill est contraire à l'article 54 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, qui dit :

Il ne sera pas loisible à la Chambre des Communes d'adopter aucune résolution, adresse ou bill pour l'appropriation d'une partie quelconque du revenu public ou d'aucune taxe ou impôt à un objet qui n'aura pas au préalable été recommandé à la Chambre par un message du Gouverneur général durant la session pendant laquelle telle résolution, adresse ou bill est proposé.

Je ne me prononce pas sur le dernier point, mais je suis prêt à décider que, comme c'est un bill relatif au commerce et que nous avons toujours suivi la coutume d'examiner d'abord en comité et sur des résolutions les questions de cette nature, je ne puis pas permettre que la motion proposant la seconde lecture soit faite.

M. CLARKE : Que reste-t-il à faire alors à l'honorable député ?

M. l'ORATEUR : Ce que chaque député a le droit de faire. Qu'il donne avis d'une résolution lequel avis figurera au feuilleton et recevra l'attention voulue en temps et lieu.

M. RALPH SMITH : Je préviendrai le greffier en conséquence.

M. INGRAM : Je me permets de demander à l'honorable député si le bill est exactement le même que ceux qui ont été présentés auparavant sur le même sujet.

M. RALPH SMITH : Je crois que c'est le même, excepté que le bill antérieur faisait corps avec le bill sur les marques de commerce. Le bill sur les étiquettes des unions ouvrières est un bill séparé.

M. CLARKE : Qui a été préparé le bill ?

M. RALPH SMITH : Je crois qu'il a été préparé par l'avocat du Congrès des Métiers et du Travail du Canada, M. O'Donoghue.

AMENDEMENT A L'ACTE DES CHEMINS DE FER.

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe-sud) propose la seconde lecture du bill (n° 73) tendant à amender l'acte des Chemins de fer. Il s'exprime de la manière suivante : Voici un sujet sur lequel l'honorable ministre de la Justice entretient sans aucun doute l'idée qu'il demande un maniement prudent. C'est une matière que nous avons discutée à la session dernière et quelques-uns des avocats les plus habiles de la Chambre, y compris le ministre de la Justice et l'honorable M. Blair, qui était alors ministre des Chemins de fer, ont exprimé leur opinion sur le sujet. Le but du bill est d'empêcher les compagnies de chemin de fer de se soustraire par des conventions à leur responsabilité ordinaire en cas de négligence, c'est-à-dire à la responsabilité qui leur incombe conformément aux lois des diverses provinces où elles ont des lignes en opération. Le bill diffère essentiellement dans sa composition du bill présenté l'année dernière par l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) et je crois qu'il en diffère aussi en principe. Après un examen attentif de la question, je suis porté à croire, que, même s'il pouvait être vrai que le bill de l'année dernière venait en contradiction avec les principes sur lesquels repose le partage de la juridiction entre le parlement fédéral et les parlements provinciaux, même si tel était le cas alors, le bill que j'ai l'honneur de présenter est sans reproche sous ce rapport. Les chemins de fer qui sont particulièrement vises dans le bill que j'ai présenté sont le Grand Tronc et l'Intercolonial. Malheureusement, l'état ou le pays se trouve dans la même situation que le Grand Tronc dans ce que je regarde comme une injustice envers les employés de chemin de fer. L'exemple se répand, et nous apprenons que la Compagnie du chemin de fer de l'Algoma-Central suit la même politique, laquelle, sous l'apparence d'un avantage offert à ses employés moyennant des conditions d'assurance pour protéger leurs familles en cas du décès de celui qui les fait vivre, enlève injustement aux familles la compensation

à laquelle elles ont droit à cause des fautes, et souvent des fautes flagrantes des chemins de fer. Je m'arrête un instant pour écouter la remarque de l'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor). Sous aucun prétexte je ne veux prendre l'occasion d'aider au règlement de cette affaire. Je reconnais qu'il est tard, et je ne tiens pas à rester ici inutilement. Mais je tiens à discuter la question et à la porter devant le comité, si c'est possible.

L'honorable M. FIELDING : Si l'honorable député tient à continuer, nous n'y avons aucune objection, mais si cela faisait aussi bien son affaire de retirer sa motion et de laisser l'article au même endroit dans le feuilleton pour être discuté plus tard, cela nous permettrait de déclarer que notre travail de ce jour est terminé.

M. LENNOX : Je crois qu'il vaut mieux continuer, mais je serai aussi bref que possible. Il me faut dire quelques mots sur l'origine de la difficulté, ce qui est un point important. Je prie l'honorable ministre de la Justice d'en prendre bien note, car je sais que je dois m'appliquer tout particulièrement à lui démontrer que la loi ne vient pas en conflit avec la juridiction des législatures provinciales. Je ferai remarquer que l'origine de la difficulté, la cause de tout l'embarras, est l'Acte de 1874, ainsi que l'Acte de 1878 adoptés par ce parlement. L'acte de 1874 était une sorte d'acte général, et j'ose dire qu'il n'a pas été apprécié par les membres de cette Chambre dans le temps de son adoption.

Cette loi permettait de consolider la dette d'un chemin de fer, de prélever le capital d'une compagnie, d'établir une pension de retraite et un fonds de secours et de prendre d'autres mesures. Je suis porté à croire que, grâce à ces dispositions, elle avait été adoptée sans que le législateur se rendît compte qu'elle constituait un désavantage et un péril pour les employés des compagnies de chemins de fer. Je crois même qu'il est abondamment prouvé que, lorsqu'elle a été adoptée, les hommes de loi dont les compagnies avaient retenu les services ne saisissaient pas eux-mêmes toute la gravité de ses dispositions et le parti qu'on en pourrait tirer. Toutefois, nous avons été en lieu ces dernières années de constater que cette loi fournissait le moyen de priver les familles des employés de chemins de fer de la maigre consolation que donne le recouvrement d'une indemnité pour la perte de ceux qui sont leur soutien. Je me bornerai à indiquer ces dispositions avant d'examiner la question sous un autre aspect. La difficulté entra dans sa phase la plus aigue lorsque la compagnie, exerçant les pouvoirs conférés par le législateur, adopta le règlement n° 15 décrétant que :

Par suite du versement à la société de la souscription du Grand Tronc, les fonctionaires ou leurs ayants-droits ne pourraient réclamer de la compagnie aucune indemnité lorsqu'ils seraient blessés ou tués dans un accident.

L'article 5 du règlement qui traite des membres de la société, exige que tous les employés, sauf une ou deux exceptions de peu d'importance, fassent partie du fonds des assurances. Autrement dit, d'après l'interprétation des tribunaux, cet article a ni plus ni moins pour effet de soustraire la compagnie à la responsabilité qui lui incombe. Je ferai observer en passant—car on a invoqué comme un argument le fait que les employées se sont soumis sans regimber aux règlements et ont fait les versements prescrits—je ferai observer, dis-je, qu'il existe un index très détaillé des règlements et que cet index ne fait aucune mention de l'article que je viens de signaler.

Après avoir exposé la nature des dispositions législatives qui régissent la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer, je ferai voir quel parti elle tire des lois adoptées par le parlement en 1874 et en 1878 et avec quel succès elle s'est prévalue des dispositions des articles que j'ai citées. Plusieurs membres de la Chambre seront surpris—je l'ai été moi-même—d'apprendre que le parlement fédéral a soumis les fonctionnaires de l'Intercolonial au règlement mis en vigueur par le Grand Tronc. Je dois dire, sans égard aux conséquences politiques, sans me demander quel est l'auteur de cette disposition, qu'en ceci le gouvernement, qui représente le peuple canadien, s'est montré souverainement injuste envers les employés de l'Intercolonial. On verra facilement plus tard la portée de cette disposition et le parti que j'entends tirer de la mention que j'en fais. Le remède que je propose d'appliquer au mal se trouve dans un bill que je ne lirai pas maintenant bien que je désire appeler d'une manière toute particulière l'attention du ministre de la Justice sur le but auquel il tend. Je ne demande pas de nouveaux privilèges pour les employés du Grand Tronc ; je n'entends aucunement empiéter sur les droits que les législatures des provinces exercent au nom de la population. Mon projet ne change rien à l'ensemble des lois des différentes provinces, de sorte qu'il est impossible que les dispositions de l'article 92 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, qui définit les droits des provinces viennent en conflit avec les prescriptions de l'article 91 qui établit la juridiction du parlement fédéral. Sans léser aucun droit, je cherche à mettre fin aux empiètements des lois de 1874 et de 1878 sur les prérogatives des provinces et à conférer de nouveau à ces dernieères les privilèges dont elles ont joui jusqu'alors.

M. CLARKE : Vous vous constituez le défenseur des droits des provinces.

M. LENNOX : Oui, mais incidemment. Je me réjouis de voir que mon bill n'empiète pas sur les droits des provinces, mais son but principal est de défendre les privilèges des employés des chemins de fer qui n'ont pas

les ressources nécessaires pour se traîner d'un tribunal à l'autre afin de revendiquer leurs droits et pour obtenir, en s'adressant à la cour de dernière instance, la justice que le ministre leur a promise l'an dernier s'ils soumettaient leurs griefs au tribunal qui décide en dernier ressort.

L'adoption du bill que j'ai présenté empêchera seulement que les compagnies de chemins de fer, autorisées par le parlement fédéral, n'invoquent pour se défendre le fait que les intéressés, en devenant membres d'une compagnie d'assurance, ont renoncé en leur propre nom et au nom de leur famille en cas de mort, à l'indemnité que les lois provinciales leur permettent d'exiger.

En présence des décisions judiciaires qui ont mis ce grief au grand jour, il saute aux yeux que j'ai raison de dire que toute la difficulté provient des lois fédérales qui empiètent sur les lois des provinces où ce problème s'est présenté au point d'enlever tout recours aux intéressés. Au meilleur de ma connaissance, Québec et Ontario sont les seules provinces où le conflit s'est produit, ce qui n'aurait pas eu lieu si on avait laissé libre cours aux lois des provinces.

L'honorable M. FITZPATRICK : De quelle manière? Mon honorable ami veut-il élucider ce point ?

M. LENNOX : Voici: dans les causes de Holden contre le Grand Tronc, de Harrison contre la même compagnie, dans la province d'Ontario, de Grenier contre la Couronne, et de Miller contre la Compagnie du Grand Tronc, dans la province de Québec, les demandeurs n'auraient pas succombé devant les tribunaux sous les lois que je critique et que je désire modifier de façon que les intéressés ne tombent que sous le coup de la législation de leur province. Le procès de Holden contre le Grand Tronc s'est instruit à Hamilton devant M. le juge Falconbridge et un jury. Bien entendu, la défense a prétendu qu'il y avait eu négligence contributoire et le jury eut à se prononcer sur ce plaidoyer, mais la compagnie allégua également que la demanderesse, l'épouse du défunt, n'avait pas de recours en vertu du règlement n° 15 dont j'ai fait lecture. Le jury donna gain de cause à la demanderesse, c'est-à-dire qu'il décida qu'à son point de vue elle avait le droit d'exiger une indemnité, tandis que le juge Falconbridge fut d'avis que le plaidoyer était bien fondé et que la demanderesse était privée de tout recours. La cause fut portée en appel à Toronto et les juges de ce deuxième tribunal déclarèrent que le verdict du jury aurait dû donner gain de cause à la défenderesse, la Compagnie du Grand Tronc, et, vu que le jugement du tribunal inférieur avait favorisé la compagnie, ils décidèrent de ne pas trancher les autres questions et laissèrent la cause dans le même état. Le juge Falconbridge avait décidé que le règlement n° 15 enlevait à la demanderesse toute chance de succès. En appel, la question de fait ayant été tranchée dans un sens défavorable à la demande, le tribunal n'eut pas à se prononcer sur la décision rendue par M. le juge Falconbridge qui fera loi dans Ontario tant qu'une cour d'une juridiction supérieure ne l'aura pas infirmée.

L'an dernier, pendant que le comité général était saisi de cette question, l'honorable M. Blair, ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, disait :

L'honorable ministre de la Justice a parfaitement raison, je n'en doute pas. Autant vaudrait dire que, parce que le parlement aurait constitué en corporation une compagnie qui fait le commerce de nouveautés en gros dans la cité de Toronto, tous les rapports entre les patrons et les employés relèvent des attributions législatives du parlement fédéral et que nous avons le droit de réglementer les engagements. Mon honorable ami déclare que des juges ont rendu des décisions dans ce sens-là. J'aimerais savoir dans quelle cause, car je ne saurais comprendre qu'un juge d'Ontario dont l'opinion a du poids puisse interpréter la loi de cette manière.

M. le juge Falconbridge est un juriste eminent aux yeux de certains membres de la gauche et de plusieurs députés de la droite. Il est bien connu, surtout depuis quelques années, et je puis dire à son éloge que c'est un magistrat distingué. Pourtant, s'il y a lieu d'ajouter quelque chose pour démontrer quelle a été la décision d'un juge vraiment distingué, je citerai le jugement rendu le 11 janvier dans la cause de Harris contre la Compagnie du Grand Tronc rapportée à la page 212 du troisième volume des rapports hebdomadaires d'Ontario dans les mêmes termes que le compte rendu paru dans le " Globe " le 11 janvier, qui se lit ainsi :

Le juge, sans le concours du jury, a entrepris (du consentement des parties) de trancher une question soulevée par la défense qui prétendait que les règlements de la société d'assurance et de prévoyance du Grand Tronc dont le demandeur faisait partie enlevaient à tous les membres de la société le droit de répéter de la compagnie une indemnité pour blessures ou perte de vie résultant d'un accident. Le demandeur avait touché $39 à la caisse de la société. Jugé, en conformité de la décision de M. le juge en chef Falconbridge dans la cause de Holden contre la Compagnie du Grand Tronc (confirmée en appel paur des motifs différents, (2 vol. des R. H. O., p. 80) que ce moyen de défense était fondé. Demandeur débouté sans frais.

Je dois dire que nos amis de la droite ne nieront pas le mérite et les connaissances du magistrat qui a rendu cette décision, car il s'agit de M. le juge Britton. Telles sont les décisions rendues dans Ontario. Les demandeurs ont succombé à cause de ce règlement calqué sur les lois organiques de cette compagnie et qui n'existerait pas sans les actes fédéraux de 1874 et de 1878.

Dans la province de Québec, je citerai la cause de Grenier contre la Couronne. Je me

rappelle que l'an dernier le ministre de la Justice nous a dit qu'il occupait dans cette cause et il ajoutait qu'elle se compliquait d'une question de représentation. Cependant, le jugement rendu ne repose pas sur cette question de représentation, mais le demandeur a été débouté parce qu'il existait entre les parties une convention de la nature de celle dont nous nous occupons. Après avoir fait observer que, dans la province de Québec, on ne peut pas invoquer comme moyen de défense un contrat d'engagement en vertu du droit commun, le juge en chef déclara (page 51) :

Par conséquent, a moins que le mari de la demanderesse ne se soit engagé à tenir la Couronne indemne de toute responsabilité si sa mort était causée par la négligence des fonctionnaires de l'Etat ; il y a lieu de confirmer le jugement rendu en faveur de la demanderesse et dont appel est interjeté. Il est tellement clair que cela n'a pas besoin d'être prouvé que le recours accordé par l'article 1056 du code civil est celui qui avait été préablement conféré par le statut fédéral réproduisant la loi de lord Campbell, ce que ne contredit pas la décision que le comité judiciaire du conseil privé a rendue dans la cause de Robinson contre la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Il s'ensuit donc que la demanderesse est privée de tout recours par le fait que son époux s'est affilié à l'association de secours et d'assurance de l'Intercolonial, se soumettant par là à ses règlements et à la convention en vertu de laquelle l'Etat versait annuellement $6,000 par année dans la caisse de l'association qui, de son côté, renonçait, au nom de ses membres, à recouvrer aucune indemnité si l'un d'eux était blessé ou tué.

Il ajoute ensuite qu'il faut admettre que cette convention constitue une fin de non recevoir efficace. De sorte que, bien que le tribunal ait tenu compte de l'autre moyen de défense dont mon honorable ami nous parlait l'an dernier, en vertu de cette décision, invoquée comme un précédent dans la cause de Miller contre la Compagnie du Grand Tronc, l'épouse de la victime n'a pas plus de recours, attendu que son mari a renoncé au droit de recouvrer une indemnité.

Dans la province de Québec, l'autre décision a été rendue dans le procès de Miller contre le Grand Tronc, en vertu du principe énoncé dans la cause de Grenier contre la Couronne. Ainsi que je le disais il y a quelques instants, je crois pouvoir déclarer à bon droit que cette difficulté ne se présenterait pas sous la loi fédérale et qu'il suffirait de laisser libre cours aux lois des différentes provinces et de dire que, bien que l'Intercolonial, le Grand Tronc ou toute autre compagnie de chemin de fer, puisse créer une telle association, nous ne permettrons pas que les compagnies créées et régies par le parlement fédéral adoptent des règlements privant un employé du privilège de recouvrer une indemnité qu'il aurait le droit d'exiger en vertu des lois de la province lorsque les compagnies auraient commis quelque négligence.

Pour des motifs que j'ai laissé entrevoir, je n'ai pas approuvé le projet de loi présenté à la dernière session. D'autres motifs m'ont engagé à rédiger le présent bill qui repose sur un principe différent. J'ai voulu éviter autant que possible les complications qui surgissent lorsque les tribunaux ont à décider les exceptions préliminaires. J'ai cherché à rendre la loi tellement claire que les procès ne fussent plus possibles, afin que les compagnies de chemins de fer ne soient pas tentées de multiplier les litiges car, j'en conviens, neuf fois sur dix, la famille des victimes succombe devant les tribunaux.

A cette heure tardive, je n'entreprendrai pas de résoudre la question embarrassante et ennuyeuse de l'attribution de la juridiction dans chaque cas ; mais je ferai observer au ministre de la Justice que la doctrine qui veut que ceci soit un empiètement sur le droit de législation en matière de propriété et de droits civils, tel que défini par l'article 92 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, souffre de nombreuses exceptions. Les dispositions de cet article ne sont pas seulement restreintes par les importantes exceptions énumérées dans l'article 91 ; elles sont aussi soumises aux exceptions graves établies par l'article 92, en ce qui a trait aux travaux d'une utilité générale pour tout le Canada et, cela va sans dire, aux chemins de fer décrétés d'utilité publique. Ces prescriptions ont un sens large et sautent aux yeux. Mais, ce que je veux signaler au ministre c'est que, lorsque le parlement a juridiction sur une certaine matière, il est de son devoir d'exercer ses pouvoirs sur tout ce qui en découle logiquement et sur tout ce qui s'y rapporte. Ainsi, s'il s'agit d'un chemin de fer transcontinental dont l'établissement est autorisé par le parlement fédéral, celui-ci a juridiction sur tout ce qui concerne l'ensemble de cette entreprise, dût-il pour exercer ses prérogatives empiéter sur les droits des provinces.

Je constate que le ministre de la Justice n'est pas de cet avis.

L'honorable M. FITZPATRICK : Notre droit de régler la question des assurances est indéniable ; mais pouvons-nous adopter des dispositions s'appliquant à toutes les entreprises ?

M. LENNOX : Nous le pouvons ; je ne vois rien qui s'y oppose. Les législatures provinciales exercent des pouvoirs en certaines matières, pourvu que celles-ci ne relèvent pas du parlement fédéral. C'est ce qu'ont décidé les tribunaux du Canada et le comité judiciaire du Conseil privé dans plusieurs causes importantes.

Lorsque nous constituons une compagnie d'assurance en association, nous avons une juridiction absolue sur tout ce qui concerne cette compagnie. Cela n'empêche pas la législature d'une province d'aller plus loin et de soumettre à certaines obligations chaque compagnie d'assurance qui exerce son

négoce sur le territoire de la province. Ce principe a été admis lorsqu'il s'est agi de l'imposition par les provinces d'une taxe sur les banques et les compagnies d'assurance. Le comité judiciaire du Conseil privé a jugé que les provinces pouvaient soumettre ces établissements à une taxe basée sur le chiffre de leurs recettes et sur les valeurs des immeubles où ils conduisent leurs négoce. Autrement dit, aucune compagnie ne peut faire un négoce dans une province sans l'autorisation de la législature qui peut réglementer ce négoce en exigeant une patente ou une taxe.

A l'appui de ma thèse, à savoir que tout ce qui découle logiquement de la poursuite d'une entreprise est du ressort du parlement fédéral, je citerai la cause de Lévesque contre la Compagnie de chemin de fer du Nouveau-Brunswick (1889). Cette compagnie a obtenu ses pouvoirs antérieurement à la confédération. Plus tard, il fut décrété que ce chemin de fer était d'intérêt général pour le Canada. Le tribunal avait à établir quels étaient les pouvoirs respectifs de la législature de la province et du parlement fédéral. Il jugea que ce qui se rapportait à la construction d'une clôture dépendant du droit de propriété qui relève des attributions de la province, était du domaine de la législature, tandis que le délai pendant lequel il fallait intenter l'action, ordinairement considéré comme une question de procédure ressortissant aux Chambres provinciales, tombait sous le coup de la loi fédérale et que le parlement du Canada avait juridiction dans cette matière.

Cette décision n'a pas été attaquée. Je remarque que cette doctrine a prévalu dans notre législation et que, lors des délibérations au sujet de l'apuration des comptes, sir John Thompson a fait observer dans un amendement que cette question relevait du parlement fédéral, bien que sir Louis Davies eût soutenu le contraire. Pour établir qu'il s'agit d'une matière qui déroule logiquement de nos attributions, je citerai la décision rendue dans la cause de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et la municipalité du comté d'York. M. le juge en chef Burton a dit :

> Pour tout ce qui a trait à la construction, à l'exploitation et à l'administration, et tout ce qui est nécessaire à son libre et complet fonctionnement, le parlement fédéral est la suprême autorité, même lorsqu'il s'agit de la propriété et des droits civils et lorsqu'il faut empiéter sur les pouvoirs assignés à la législature des provinces par l'article 92.

M. FITZPATRICK : La décision la plus appropriée dans les circonstances a été rendue dans le cause de Roy contre le Pacifique Canadien.

M. LENNOX : J'ai ici plusieurs autres décisions qu'il est inutile de citer. Le texte de celle-ci est important au point de vue de la question dont nous nous occupons. Les mots " l'exploitation et l'administration du chemin de fer et tout ce qui est nécessaire à son libre et complet fonctionnement " embrassent certainement la question d'une compagnie d'assurance faisant partie des rouages administratifs de la compagnie. Ce qui prouve clairement, ce me semble, quels sont les pouvoirs du gouvernement fédéral sur un chemin de fer d'utilité publique pour tout le Canada.

Dans la cause de Curran contre le Grand Tronc, où la loi d'Ontario concernant l'indemnisation des employés blessés, loi qui restreint le montant des dommages-intérêts, est venue en conflit avec l'article 289 de l'acte fédéral des chemins de fer qui ne limite pas le montant de l'indemnité, il fut jugé que la législation d'Ontario n'avait pas juridiction pour régler la question de l'indemnité. Nous nous occupons présentement de cette question.

La compagnie s'appuyant sur la loi fédérale, prétend qu'elle ne doit pas payer des dommages-intérêts plus forts qu'elle serait tenue de payer en vertu des règlements de la société d'assurance. Cependant, le parlement à qui cette compagnie doit son existence et ses pouvoirs peut modifier et restreindre ces mêmes pouvoirs de façon à empêcher que la compagnie ne limite au montant de l'assurance l'indemnité à accorder à l'assuré, qui, de son vivant, a payé les primes de cette assurance.

J'aurais cité plusieurs décisions du comité judiciaire du Conseil privé ; mais, vu que l'heure est avancée et que le ministre de la Justice est au courant de ces décisions, je me dispenserai d'en donner lecture à la Chambre.

J'ai fait allusion à la position dans laquelle le gouvernement se trouve à l'égard des employés de l'Intercolonial. A mes yeux, le pays ne se trouve pas dans une situation enviable. Qu'on me comprenne bien, je ne m'en prends pas au gouvernement du jour. Je ne dis pas que le blâme retombe sur lui. Je n'attache pas d'importance à cet aspect de la question. Ce système a pu être établi sous un autre régime. Quel que soit le gouvernement qui a mis cette pratique en vigueur, l'honneur du Canada exige qu'on y mette fin. Je ne crois pas qu'il soit juste ou équitable de continuer à soumettre les fonctionnaires de l'Intercolonial à une pareille disposition législative. A ce sujet, je désire, tout en faisant preuve du plus grand respect pour lui, appeler son attention sur la situation dans laquelle se trouve le ministre de la Justice.

L'an dernier, il a dit devant la Chambre que l'amendement proposé ne pouvait pas être adopté et que l'interprétation de la loi par les juges d'Ontario était erronée. Autrement dit, leurs décisions seraient infirmées, si les choses étaient poussées assez loin. Je demanderai au ministre de la Justice comment, après avoir fait cette déclaration, il a pu invoquer ce moyen de défense. C'est le plaidoyer qu'il a fait triompher

dans la cause de Grenier contre la Couronne. Comment peut-il prétendre un seul instant que ce n'est pas là l'interprétation qu'il faut donner à la loi. Je n'ignore pas que parfois des avocats plaident des causes sans être certains d'avoir raison et se demandant si le bon droit est de leur côté.

M. ALEXANDER JOHNSTON : Cette réflexion s'applique-t-elle au présent cas ?

M. LENNOX : Je ne le crois pas. Toutefois je déclare que, puisque le ministre de la Justice, au nom du Canada, a invoqué ce moyen de défense, il ne pouvait alors entretenir aucun doute sur la vérité de son assertion. Autrement dit, il est impossible de croire que le ministre de la Justice aurait entrepris cette défense et obtenu cette victoire, s'il n'avait pas cru interpréter correctement la loi. Ainsi, il me semble que mon honorable ami ne pensait pas à cela lorsqu'il a déclaré que la loi ne devait pas être interprétée de cette manière. Si, pour rafraîchir sa mémoire, il consulte le dossier de la cause de Grenier contre la Reine dans laquelle il occupait, il constatera que j'ai fidèlement décrit le plaidoyer écrit, la plaidoierie et la décision. Par conséquent, je ne saurais avoir de meilleurs motifs de dire que dans la province de Québec la loi a été interprétée exactement de la même manière qu'elle l'avait été par M. le juge Falconbridge et M. le juge Britton, dans la province d'Ontario, interprétation qu'est venue confirmer la décision rendue, en vertu du même principe, depuis nos délibérations de l'an dernier, dans la cause de Miller contre le Grand Tronc.

Pénétré de l'importance des intérêts en jeu et sachant que je n'épousais pas seulement la cause des fonctionnaires de chemins de fer de mon temps, mais celle de tous ceux qui n'auront pas des ressources suffisantes pour revendiquer leurs droits devant tous les tribunaux du pays, j'ai fait tous mes efforts pour me familiariser avec mon sujet et j'ai apporté un soin extrême à la rédaction du présent amendement. Je comprends que le ministre de la Justice, s'il le désire, peut facilement démontrer qu'à cause de mon peu d'expérience la rédaction n'en est ni bien bonne ni élégante. Mais je me soucie peu que mon amendement soit parfait au point de vue de la forme.

Ayant fait de mon mieux, j'ai accompli mon devoir. On peut remédier à des vices de forme, et le devoir incombe au ministre de la Justice de corriger les erreurs que j'ai pu commettre, et il le fera volontiers, j'en suis sûr. Je m'en remets à lui. C'est le parlement fédéral qui a soumis ces employés à cet inconvénient. On m'apprend que le Grand Tronc a 25,000 employés au Canada. Je tiens ce renseignement de l'honorable député qui a présenté le bill du Grand-Tronc-Pacifique l'an dernier. En supposant que ce chiffre est exact, il y a probablement 100,000 personnes intéressées au redressement de ce grief. L'Intercolonial a emboîté le pas et d'autres compagnies de chemin de fer en font autant. Le Grand Tronc, dans son nouveau règlement, se montre de plus en plus sévère et pousse ses exigences plus loin. Par conséquent, il est grandement temps que le gouvernement s'occupe sérieusement de faire disparaître ce grief.

Encore un mot pour réfuter une objection qu'on pourrait soulever. L'an dernier, on m'a demandé si on peut par un acte spécial modifier une loi générale sans le décréter en toutes lettres. Je réponds que nous adoptons tous les jours des lois générales. L'autre jour, lorsqu'il s'est agi de soumettre la main-d'œuvre étrangère à une loi particulière, on nous a dit qu'une loi générale sur ce sujet serait adoptée et s'appliquerait au Transcontinental et à tous les autres chemins de fer. Le parlement adopte constamment de ces lois générales s'appliquant à des corporations et à des associations établies dans tout le pays ; cependant, si une mention particulière est nécessaire, qu'on mentionne le Grand Tronc. Si mon projet de loi demande à être touché, que le gouvernement se charge de la modifier. Je le demande, non à titre de faveur, mais au nom de la justice en faveur de ceux dont les droits sont foulés aux pieds, bien que le parlement n'ait pas eu l'intention de permettre qu'on tirât un tel parti des lois.

L'honorable M. FITZPATRICK : Voici un intéressant sujet dont nous avons eu à nous occuper à la dernière session. J'avoue que je n'ai encore rien trouvé qui me justifie de modifier l'opinion que j'exprimais l'an dernier en disant que cette loi est *ultra vires*. Toutefois, vu les nouveaux renseignements que l'honorable député a fournis, on devra, il me semble, me permettre de proposer que le débat soit suspendu afin que je puisse examiner de nouveau la question.

M. CLANCY : Lorsqu'il s'agit d'une question d'une si grande importance, nous avons le droit de nous attendre de la part du ministre de la Justice à autre chose que la condescendance dont il vient de faire preuve. Il a pu étudier ce problème à loisir. On ne le lui pose pas à l'improviste. Il en connaît l'importance et il ne lui sied pas de dire qu'il lui faut du délai pour étudier cette question. Laissant de côté l'aspect légal, une chose est certaine. C'est que le parlement doit remédier aux griefs résultant des imperfections ou des lacunes de la législation et c'est faire preuve d'une négligence coupable que de refuser de s'occuper d'un sujet si grave lorsque le mal empire constamment.

Deux entreprises canadiennes de chemins de fer ont un grand nombre d'employés—l'une conduite par l'Etat et l'autre par une compagnie libre. Il y aurait lieu de répéter les paroles du représentant de Simcoe-sud, à savoir que le parlement du Canada n'a pas lieu de se féliciter d'avoir adopté une pareille loi et de l'avoir maintenue en vigueur. Celui qui rend des services pour le salaire qu'il

reçoit ne doit pas être à la merci de ceux qui l'emploie parce que la compagnie ou l'Etat a contribué une certaine somme à un fonds d'assurance, quand l'employé lui-même paie ses primes. Un contrat renfermant de telles stipulations est immoral et ne devrait pas être toléré un seul jour. Aussi, j'ai été surpris d'entendre le ministre de la Justice prétexter qu'il n'avait pas eu le temps d'étudier cette proposition de loi. Combien de temps lui faut-il? Veut-il dire que la question ne mérite pas qu'il s'en occupe sérieusement ? Je sais qu'il est affairé, mais cette excuse ne suffit pas. A moins qu'il ne nous donne l'assurance qu'il s'occupera de cette question à la présente session avec autant de soin qu'elle le mérite, nous pourrons croire à bon droit qu'il ne cherche qu'à donner le coup de grâce au présent bill. J'espère que je me trompe et que le ministre s'engagera à ramener la question sur le tapis au cours de la présente session.

M. INGRAM : Le ministre de la Justice consentira peut-être à ce que le bill soit voté en deuxième délibération pourvu que son acquiescement ne signifie pas que le gouvernement approuve le principe du bill. Cela lui ferait franchir une autre étape et l'étude du projet de loi pourrait être reprise lundi prochain. Un grand nombre d'employés de chemin de fer portent un vif intérêt à cette question. En se rendant à notre demande, le ministre de la Justice prouverait à tous les intéressés que le gouvernement ne cherche pas à entraver l'adoption de ce projet de loi.

Il y a plusieurs années, la législature d'Ontario fut saisie du même sujet et elle consulta les employés de chemin de fer. La grande majorité se prononça en faveur d'une loi qui les aurait protégés. Il est notoire qu'un bon employé, qu'il soit au service d'une compagnie de chemin de fer ou d'un autre patron, met toujours sa famille à l'abri au moyen d'une assurance et de toute autre manière. Lorsqu'un employé prend une assurance aussi forte que le lui permettent ses moyens, une compagnie de chemin de fer ne commet-elle pas une injustice à son égard en exigeant, pour le prendre à son service, qu'il s'engage à la tenir indemne de toute responsabilité advenant un accident. C'est ce que fait le Grand Tronc, et je regrette de constater que l'Intercolonial l'imite. C'est un grave problème pour les employés qui cherchent à la résoudre depuis plusieurs années. Je crois que le ministre de la Justice devrait, sans prendre aucun engagement, permettre que le bill franchisse une autre étape. D'ici à lundi, il pourra étudier la question et se prononcer définitivement.

J'appelle derechef l'attention du gouvernement et notamment du ministre de la Justice sur l'importance que ce sujet revêt aux yeux de milliers d'individus. Le ministre de la Justice ne sait peut-être pas quel vif intérêt ces personnes prennent à la solution de ce problème.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'an dernier, j'ai examiné cette question, lorsque nous avons refondu la loi des chemins de fer. J'avoue franchement que ce n'était pas la première fois. Je remplissais les fonctions de solliciteur général lorsque vint le moment de plaider la cause de Grenier contre la Couronne citée par l'honorable député et je dus occuper pour le gouvernement fédéral devant la cour Suprême. J'ai cru, j'en conviens, que mon rôle finissait là et que je n'avais plus à m'occuper de cette question. Je déclare bien franchement que mon honorable ami (M. Lennox) me l'a présentée sous un jour différent. Mon caractère est tel que je ne peux pas prendre une décision au pied levé, j'ai besoin de réfléchir, et tout ce que je demande c'est de laisser la question en suspens jusqu'à plus ample examen. Naturellement, le député de Bothwell (M. Clancy) est d'avis que je devrais prendre une décision en un clin-d'œil. Eh bien, je sais quelle opinion j'ai de ceux qui prennent une décision en un clin-d'œil et qui se prononcent de prime abord et j'imagine que, si je les imitais, le public aurait de moi la même opinion. Je veux avoir le temps de réfléchir, afin de savoir si je ne changerai pas de sentiment après avoir entendu le raisonnement serré et habile de mon honorable ami.

M. LENNOX : Le ministre (l'honorable M. Fitzpatrick) voit-il quelque chose qui s'oppose à ce que le bill demeure en suspens sans perdre le rang qu'il occupe sur le feuilleton de la Chambre ? Cela est possible, je crois, du consentement de la députation. Si j'insiste, ce n'est certainement pas parce que je n'ai pas une entière confiance dans la parole du ministre de la Justice. Je sais qu'il est parfaitement sincère.

La motion de l'honorable M. Fitzpatrick est adoptée et le débat suspendu.

AJOURNEMENT—BESOGNE DE LA CHAMBRE.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je propose que la séance soit levée.

M. T. S. SPROULE : Le ministre peut-il nous dire quels seront nos travaux demain ?

L'honorable M. FIELDING : Nous étudierons les bills inscrits sur le feuilleton, sauf celui de la milice. Cela fait, la Chambre se formera en comité des subsides et entamera le budget du Revenu de l'intérieur et peut-être celui de la Marine et des Pêcheries. Certains crédits particuliers auront la préséance.

La motion est adoptée et la Chambre lève la séance à minuit et vingt minutes, mardi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 31 mai 1904.

BILLS D'INTERET PRIVE—PROLONGATION DE DELAI.

M. WILLIAM ROSS : Je propose :

Que l'article 49 des règlements de la Chambre soit suspendu en ce qui concerne le délai dans lequel les pétitions pour bills d'intérêt privé doivent être reçues, à l'égard de la pétition présentée ce jour et où la Compagnie du chemin de fer Huron et Ontario demande qu'il soit présenté un bill tendant à augmenter ses privilèges en ce qui concerne l'émission d'obligations—conformément à la recommandation contenue dans le quinzième rapport du comité des ordres permanents—et que ladite pétition soit lue et reçue sans délai.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député voudra-t-il nous faire connaître la raison d'être de cette motion ?

M. WILLIAM ROSS : Cette demande a été publiée dans la "Gazette du Canada" et dans les journaux nécessaires au cours du mois d'avril, mais il y a eu retard au sujet de l'envoi de cette pétition que j'ai présentée la semaine dernière. Elle se rapporte à un chemin de fer actuellement en voie de construction et qui a sa tête de ligne quelque part dans la partie méridionale de la province d'Ontario ; plusieurs embranchements se rattachent à la ligne principale. On s'était tout d'abord proposé d'utiliser la force électrique comme moyen de traction, mais on trouve préférable de se servir de la vapeur. En vertu de son acte d'institution civile, la compagnie est autorisée à émettre des obligations, mais elle estime que ce privilège n'est pas suffisant ; c'est pour cela qu'elle vient demander à la Chambre de l'autoriser à émettre pour $20,000 d'obligations par mille au lieu de $10,000. C'est tout ce qu'elle demande. Tous les avis nécessaires ont, je crois, été publiés.

M. R. L. BORDEN : La motion est sans doute présentée dans un but fort louable, mais, mon honorable ami ne l'ignore pas, à cette époque avancée de la session, une prolongation de délai ne devrait être accordée que pour des raisons très sérieuses.

M. WILLIAM ROSS : Pour que la compagnie soit en mesure de continuer ses travaux, il est nécessaire qu'elle soit autorisée à émettre des obligations pour un montant plus considérable. Je crois, de plus, pouvoir démontrer que si la pétition n'a pas été présentée plus tôt, c'est pour des raisons très valables.

M. R. L. BORDEN : Lorsque le délai fixé pour la réception des pétitions est expiré, il faut, l'honorable député en conviendra, avoir de très sérieuses raisons à alléguer pour obtenir la suspension du règlement.

La motion est adoptée.

COMPAGNIE DES AMEUBLEMENTS POUR BUREAUX ET SALLES D'ECOLE, (à responsabilité limitée).

M. CLARE : Je propose :

Que la pétition de A. Harvey et autres, présentée ce jour,—demandant qu'il leur soit permis de soumettre à la Chambre leur pétition pour un bill autorisant le commissaire des brevets à recevoir des pétitions et des honoraires par rapport à certains brevets d'invention en possession de la "Canadian Office and School Furniture Company, Limited",—nonobstant l'expiration du délai fixé pour présenter des pétitions pour bills privés,—soit lue, reçue et renvoyée au comité des ordres permanents.

La motion est adoptée.

DIVORCE DE ANDREW W. MANN.

M. CALVERT. Je propose :

Que l'article 49 des règlements de la Chambre soit suspendu en ce qui concerne le délai dans lequel les pétitions pour bills d'intérêt privé doivent être reçues, à l'égard de la pétition présentée ce jour et où Andrew W. Mann demande qu'il soit présenté un bill l'autorisant à divorcer d'avec sa femme, Helen M. Mann,—conformément à la recommandation contenue dans le quinzième rapport du comité des ordres permanents—et que ladite pétition soit lue et reçue sans délai.

Sir WILFRID LAURIER : Sur quoi s'appuie cette demande ?

M. CALVERT : Sur l'ancienne loi.

La motion est adoptée.

CHEMIN DE FER DE LA SIMIKAMEEN A KEREMEOS.

M. MORRISON : Je propose :

Que l'article 49 des règlements de la Chambre soit suspendu en ce qui concerne le délai dans lequel les pétitions pour bills d'intérêt privé doivent être reçues, à l'égard de la pétition où la Compagnie du chemin de fer de la Similkameen à Kéréméos demande la remise en vigueur de la loi de 1901 concernant ladite compagnie—et que cette pétition soit lue, reçue et renvoyée au comité des ordres permanents.

Sir WILFRID LAURIER : Nous venons de recevoir quatre pétitions semblables à celle-ci. Il me semble vraiment qu'on devrait s'en tenir aux règlements en ce qui concerne la présentation des pétitions. Pour ma part, j'exigerai à l'avenir qu'on se conforme au règlement, à moins qu'il ne soit allégué des raisons assez sérieuses pour qu'on s'en écarte.

M. SPROULE : Je le constate avec un réel plaisir, le premier ministre se rend enfin compte de l'abus que l'on fait de cet article 49 du règlement, abus sur lequel, depuis des années, je cherche en vain à fixer l'attention de la Chambre. Je suis heureux de voir que le premier ministre est déterminé à faire respecter nos règlements. Si on ne les trouve pas assez élastiques, on peut les modifier ; mais d'ici là, tâchons de nous y conformer.

Sir WILFRID LAURIER : Très bien.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 126) concernant certains brevets de Siegfried Gironcoli.—M. MacKinnon.

RETRAIT DE PROJETS DE LOI.

Bill portant modification de l'Acte des commissaire du port de Montréal, 1894.—L'honorable M. Préfontaine.

Bill portant modification de l'Acte des commissaires du port de Québec, 1899—L'honorable M. Préfontaine.

Bill portant modification de l'Acte des commissaires du port de Trois-Rivières, 1882.—L'honorable M. Préfontaine.

BESOGNE DE LA CHAMBRE.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose :

Que d'aujourd'hui à la fin de la session, les mesures du gouvernement aient la priorité les mercredis et les jeudis immédiatement après les interpellations.

M. R. L. BORDEN : Il n'est pas d'usage que le gouvernement se réserve ces deux jours à la fois. A-t-on quelque raison particulière d'agir différemment cette année ?

Sir WILFRID LAURIER : La seule raison que nous ayons est celle-ci : le feuilleton, mon honorable ami peut aisément s'en rendre compte, ne porte plus qu'un nombre très restreint d'articles inscrits au nom des membres de la Chambre, et les lundis suffiront amplement, ce me semble, à l'expédition de cette besogne.

M. R. L. BORDEN : On devrait nous laisser au moins la journée de demain.

Sir WILFRID LAURIER : Fort bien. Je demande la modification de ma motion dans ce sens.

La motion modifiée de sir Wilfrid Laurier est adoptée.

IMMIGRANTS PAUVRES.

M. E. F. CLARKE : Avant qu'on aborde l'ordre du jour, j'appellerai l'attention du premier ministre sur un article publié ce matin dans le "Citizen", au sujet de la qualité des immigrants qu'on envoie dans notre pays. Depuis dix ou quinze jours, des journaux des diverses parties du Dominion publient des articles semblables. Je signale celui-ci à l'attention de mon très honorable ami, parce qu'il contient une explication de la part des employés du département de l'Immigration. Il se lit comme suit :

IMMIGRANTS DANS L'EMBARRAS.

Ils errent par les rues de Montréal et couchent en prison.

Les agents d'immigration du gouvernement fédéral prétendent que la dépêche de l'agence Reuter est exagérée—Les agences particulières sont cause de l'état de choses pénible que l'on dit exister.

(Service télégraphique spécial pour le Canada.)

Londres, 3 mai.—D'après une dépêche reçue de Montréal à l'agence Reuter, des milliers d'immigrants récemment arrivés en cette ville erreraient dans les rues et chercheraient abri et protection dans les prisons et les wagons de chemin de fer.

La maison Courtenay et Cie, qui se charge d'envoyer, moyennant une prime de 15 livres sterling par tête, des gens travailler sur les fermes du Canada, a publié une circulaire où, dans le but probable de capter la confiance du public, elle a inséré des certificats ornés des noms de lord Roberts, des juges Sifton et Barrow, et de celui du lieutenant-gouverneur Forget. Au cours d'une entrevue qu'il a eue à ce sujet avec lord Strathcona, lord Roberts a demandé la suppression de son nom.

A cette dépêche, le journal ajoute ce qui suit :

Interviewé à ce propos, le surintendant de l'immigration en cette ville a déclaré qu'il y a évidemment exagération dans la dépêche portant que "des milliers d'immigrants récemment arrivés errent dans les rues de Montréal". Les immigrants, a-t-il ajouté, ont été maintes fois mis en garde contre la maison Courtenay et Cie, qui fait affaires aux numéros 2 et 3 de la rue de l'Ouest, Finnsbury Pavement, à Londres, Ang. Le département de l'immigration du Canada est très souvent embarrassé par la venue de certains immigrants, de ceux qui ont été dirigés vers notre pays sans notre intervention. Ce sont, pour la plupart, des Galiciens qui débarquent à Montréal ou à quelque port de l'Atlantique, et qui, à leur arrivée, se trouvent sans argent pour se diriger plus loin vers l'Ouest. Il arrive fréquemment qu'ils ne peuvent trouver d'emploi ; mais si le département les aide dans toute la mesure du possible, il n'est pas pour cela responsable de leur venue, non plus que de celle de tous les autres immigrants qui, une fois débarqués, manquent d'argent pour aller plus loin, inconvénient contre lequel nous mettons invariablement les immigrants en garde.

Le représentant du "Citizen" a remarqué sur les degrés de l'escalier conduisant aux bureaux de l'immigration un certain nombre de Galiciens à l'air fatigué et affamé. Ils venaient de Montréal.

Il y a deux ou trois semaines, les députés ici présents n'ont pas dû l'oublier, une cinquantaine d'immigrants autrichiens mourant presque de faim arrivaient à Ottawa, et le département de l'Immigration dut pourvoir à leur subsistance à venir jusqu'à ces jours derniers. Certes, chacun de nous applaudit de tout cœur à l'œuvre humanitaire qu'accomplit ce département en prenant ces gens à sa charge jusqu'à ce qu'ils se soient trouvé un emploi quelconque, mais l'obligation première doit peser sur la compagnie de paquebots qui déverse ces malheureux à Montréal ou dans quelque autre ville maritime. La loi américaine oblige les compagnies de paquebots à prendre soin des immigrants pauvres ; or, en présence d'une dépêche comme celle dont je viens de donner lecture, d'une dépêche expédiée du Canada en Angleterre et où l'on dévoile le triste état de choses qui existe dans une ville maritime de l'importance de Montréal, le département de l'Immigration devrait, ce me semble, exercer tous les pouvoirs qui lui ont été conférés et

faire porter sans hésitation par qui de droit les frais d'entretien de ces immigrants miséreux, c'est-à-dire par les compagnies de paquebots. Le ministre du Travail (sir William Mulock) a eu connaissance, j'en suis sûr, des plaintes qui se sont fait entendre au sujet des méthodes auxquelles on a recours en Europe pour envoyer ici des quantités d'immigrants suspects. Notre loi nous fournissant le moyen de renvoyer dans leur pays ces gens dénués de tout et dont nous n'avons que faire, ou d'en faire supporter les frais d'entretien par les compagnies de paquebots, on ne devrait pas tarder un seul instant de plus, suivant moi, à la mettre en pleine vigueur, afin que nous n'entendions jamais plus parler de plaintes de cette sorte. Le premier ministre sait sans doute lui aussi, qu'il nous est loisible de renvoyer ces pauvres malheureux dans leur pays. Or, étant donné les explications fournies au représentant du "Citizen" par le surintendant de l'Immigration, explications que je ne juge pas satisfaisantes, j'ai cru devoir saisir la Chambre de cette affaire. C'est pourquoi je propose que la séance soit levée.

M. B. ROSAMOND : Je désire ajouter un mot aux observations de l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke). Ces jours derniers, douze ou treize de ces Autrichiens sont arrivés à Almonte, ville de la division que je représente ; il est absolument impossible de connaître leurs besoins, attendu que nul ne comprend leur langue. Ces gens, me dit-on, sont dénués de tout, ils n'ont même pas assez d'argent pour se rendre plus loin. C'est la charité des citoyens d'Almonte qui pourvoit à leur nourriture et à leur coucher. Qu'il soit permis à une compagnie de paquebots de déverser dans le pays autant de gens trop pauvres pour atteindre le lieu de leur destination, c'est ce qui me paraît souverainement odieux. Le gouvernement verra donc, je l'espère, à ce qu'il soit mis fin à un état de choses aussi malheureux.

M. F. D. MONK : A mes yeux, le gouvernement est coupable de négligence à cet égard, et si je me permets de faire quelques observations, c'est que, selon moi, le présent état de choses empirera probablement. A l'heure qu'il est, on rencontre à Montréal et dans les municipalités environnantes un nombre très considérable de ces immigrants oisifs qui sont devenus à charge au public. L'Etat est tenu de venir en aide à ces étrangers et de décharger la population de Montréal du fardeau de leur entretien, fardeau qui lui est injustement échu, grâce à l'incurie dont le gouvernement a fait preuve en ne nous protégeant pas contre l'invasion de ces immigrants miséreux. Aux Etats-Unis, les lois sont très sévères en ce qui concerne les immigrants de cette sorte, et elles sont appliquées avec une rigueur plus grande encore. Le gouvernement américain maintient en Europe des agents qui se rendent compte de la condition des immigrants avant leur départ pour les Etats-Unis. Le rapport de nature confidentielle adressé au gouvernement des Etats-Unis, l'an dernier, par M. Maurice Brown, son agent, qui avait été chargé de remonter à la source de cette immigration peu désirable, devrait suffire à mettre le ministre de l'Intérieur sur ses gardes. M. Brown fait observer que les grandes compagnies transatlantiques, y compris certaines compagnies canadiennes, envoient dans le midi de l'Europe des agents peu scrupuleux qui dépouillent les futurs immigrants de presque tout ce qu'ils possèdent ; il démontre en outre que la conduite de certains de ces agents-là leur a valu l'emprisonnement en Autriche et ailleurs.

Ces immigrants, on les dirige vers Anvers et des ports anglais, et on les sépare des autres pour indiquer qu'on ne les accepte pas aux Etats-Unis; certains même portent sur leurs vêtements des marques indiquant qu'ils doivent être transportés au Canada. Il existe ici un service d'inspection médicale, mais il n'y a pas de mise en vigueur de la loi qui est censée nous protéger contre l'immigration de gens susceptibles de devenir une charge publique. La construction du Grand-Tronc-Pacifique, ainsi que l'exécution d'autres travaux importants, vont nous amener un très grand nombre d'immigrants de cette sorte; de plus on nous les envoie en violation directe de la loi relative aux ouvriers étrangers embauchés hors du Canada, car les agents européens leur extorquent de l'argent et leur donnent l'assurance qu'ils trouveront de l'ouvrage dès leur arrivée au pays. En bien des cas, ils viennent ici en vertu d'un contrat d'engagement couché par écrit. M. Brown dit dans son rapport que ces immigrants sont divisés par petits groupes en Europe, pour qu'ils n'aient pas l'air de venir travailler en Amérique en vertu d'un contrat d'engagement. A l'heure actuelle, ces sortes de gens arrivent au Canada en nombre considérable ; cela est tellement vrai, qu'ils sont déjà à charge à la population de Montréal. Le représentant de Laval (M. Léonard) m'apprend qu'il s'en trouve un certain nombre dans son comté, et il est tout probable qu'ils vont envahir les grandes villes et leurs environs. Le gouvernement n'a qu'un seul moyen de remédier à cet état de choses : c'est d'exiger l'application rigoureuse de nos lois aux ports européens d'embarquement aussi bien qu'au Canada.

L'honorable CLIFFORD SIFTON (ministre de l'Intérieur) : Le gouvernement n'a rien à voir aux affaires de la maison Courtenay et Cie ni à celle de n'importe quelle autre agence privée d'Europe.

M. CLARKE : Si ce n'est en ce qui concerne la sorte d'immigrants qu'on nous envoie.

L'honorable M. SIFTON : Je parlerai de cela dans un instant. Qu'un nombre quelconque de personnes s'associent pour faire

des affaires en Angleterre, c'est une chose qui échappe absolument au contrôle du gouvernement canadien.

M. MONK : Mais c'est aux ports d'embarquement que les agents du gouvernement américain se renseignent au sujet des immigrants.

L'honorable M. SIFTON : Attendez que j'aie fini. Nous ne pouvons exercer aucune surveillance sur les agences privées d'Angleterre; elles sont assujetties aux lois anglaises et non aux nôtres. Nous n'avons pas le droit de nous mêler des affaires de citoyens anglais qui s'associent en Angleterre dans le but de faire un commerce quelconque, légitime ou non. Qu'ils se servent du nom de n'importe quel citoyen du Canada, nous n'avons rien à y voir. Je le dis sans hésiter, les personnages canadiens dont on a parlé n'ont, à mon avis, rien dit ni rien fait qui fût de nature à autoriser l'usage qu'on semble avoir fait de leurs noms en certains quartiers. Je vais me mettre en communication télégraphique avec ces personnes, afin de savoir si elles ont permis qu'il fût fait un tel usage de leurs noms, et je donnerai à leur réponse une publicité suffisante pour neutraliser l'effet d'une manœuvre aussi audacieuse. J'ajouterai que nos agents en Angleterre ont fait tout leur possible pour démontrer clairement aux futurs immigrants que ces agences privées ne sont pas dignes de confiance et qu'ils agiraient sagement en ne se reposant pas sur elles. De plus, nos agents se sont fait interviewer dans le but exprès de faire savoir que ces agences ne sont pas autorisées par le gouvernement canadien et que les futurs immigrants feraient bien de se garder de leurs représentations. Je sais que des agences comme celle dont il est question dans ce journal ont fait émigrer d'Angleterrre un nombre considérable d'ouvriers et qu'il s'en est suivi des difficultés, parce qu'on leur avait promis qu'ils pourraient trouver à exercer leur métier respectif dès leur arrivée au Canada. Loin de favoriser une telle manière d'agir, nos agents font tous les efforts possibles pour neutraliser l'effet de représentations aussi fausses. Hier encore, j'envoyais à lord Strathcona un cablogramme où je lui disais en termes explicites que, dans mon opinion, on ne devrait favoriser l'immigration au Canada que de cultivateurs ou de personnes ayant l'intention de s'adonner aux travaux des champs.

Le département s'est fait un devoir de mettre ces représentations sous les yeux anglais et du public européen de telle façon qu'il ne pût y avoir de méprise à leur sujet. A l'exception des ouvriers qui nous sont venus par l'intermédiaire apparent des agences privées, il n'est entré au Canada qu'un seul groupe important d'individus dont on pourrait considérer l'immigration comme absolument indigne d'encouragement; ce sont des terrassiers italiens récemment arrivés à Montréal. D'après les renseignements que nous avons recueillis, ces gens avaient été envoyés au pays par quelque bureau de placement. Nous n'avons pu découvrir quelles agences les ont envoyés; mais il paraît bien certain que des annonces ont dû être publiées en Europe et que ces gens ont dû en prendre connaissance. Ils ont dû se déterminer à immigrer sur la foi de quelque rapport vague leur apprenant qu'il se construit au Canada des chemins de fer où ils pourraient trouver de l'emploi. Ils erraient par les rues de Montréal, le mal était fait, que le département ne savait pas encore ce qui se passait. Il s'agit maintenant de savoir ce qu'il y a de mieux à faire dans leur cas ; nos fonctionnaires s'occupent de la chose, mais ils n'ont encore rien arrêté.

Je conviens avec mon honorable ami qu'il est nécessaire d'empêcher l'immigration au Canada de gens susceptibles de devenir à charge au public ; mais si c'est chose facile de demander d'une manière générale la mise en vigueur de la loi, c'est chose bien différente d'avoir à juger que tel individu est un immigrant de bonne foi, qu'il vient au pays dans le but de cultiver la terre, qu'il est de ceux dont nous favorisons la venue, et que tel autre n'est pas recommandable et qu'il est susceptible de devenir à charge à la société; c'est là, nos honorables amis doivent s'en rendre compte, un devoir bien difficile et bien délicat à remplir. Tout ce que je puis ajouter, c'est qu'il ne sera rien épargné pour que la surveillance s'exerce avec le plus de soin possible et que la loi soit mise en vigueur en ce qu'elle oblige les compagnies de paquebots à rapatrier les immigrants qui doivent vraisemblablement devenir à charge à la nation.

Les observations que vient de faire l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) me paraissent susceptibles de créer en cette Chambre une impression erronée en ce qui concerne les faits. A l'heure présente, les Italiens n'immigrent pas au Canada d'une manière virtuellement continue. Ceux que l'on a vus s'échouer à Montréal sont ce qu'on appelle des terrassiers italiens. La plupart d'entre eux avaient déjà séjourné en Amérique.

M. CLARKE : Que dites-vous des Autrichiens que l'on a expédiés ici il y a deux ou trois semaines?

L'honorable M. SIFTON : Qu'on a amenés où?

M. CLARKE: Il en est arrivé cinquante à la station d'Ottawa. Vos fonctionnaires disent qu'ils ont fini de s'en débarrasser samedi dernier.

L'honorable M. SIFTON : Où les a-t-on envoyés?

M. CLARKE : Je l'ignore.

L'honorable M. SIFTON : Suivant le premier ministre, ces gens étaient plutôt des Italiens que des Autrichiens.

M. ROSAMOND : Il en est venu douze ou treize à Almonte.

L'honorable M. SIFTON : Il est impossible d'affirmer que tel ou tel pays ne nous a pas envoyé quarante ou cinquante immigrants ; mais il ne se fait pour ainsi dire pas d'immigration italienne, si ce n'est celle dont j'ai parlé, et c'est un mouvement auquel nous allons porter une attention toute spéciale. Quant aux immigrants—les Italiens exceptés —venus du midi de l'Europe, ce sont pour la plupart des gens recommandables, habitués aux travaux des champs, et qui cultivent maintenant notre sol pour leur propre compte ou pour celui des fermiers canadiens. Ils sont presque tous rendus au Nord-Ouest où ils se livrent à des travaux utiles. Je ne trouve rien à reprendre à ce qu'a dit l'honorable député par rapport à la question générale. Je suis avec lui quant à la nécessité d'exercer la plus active surveillance afin d'empêcher, chaque fois que la chose peut se faire, le débarquement d'immigrants qu'il vaut mieux pour nous ne pas recevoir.

M. MONK : Je suis en mesure de donner les noms de deux agents que des lignes dont les paquebots viennent au Canada tiennent dans le sud de l'Europe pour y faire ce genre d'affaires contrairement à la loi et de façon à encourir le blâme de l'inspecteur américain.

L'honorable M. SIFTON : Je me ferai un plaisir de voir à cela.

M. CLARKE : Le ministre a-t-il droit de faire supporter par les compagnies qui transportent ces malheureux les frais que s'impose le département pour subvenir à leur subsistance jusqu'à ce qu'on leur ait trouvé quelque emploi ? Si les compagnies de paquebots étaient frappées de quelque peine pécuniaire, elles y regarderaient à deux fois avant de nous amener de tels immigrants.

L'honorable M. SIFTON : Elles sont tenues de solder les dépenses faites jusqu'au moment où l'inspecteur décide de rapatrier ces gens ; les frais de rapatriement sont aussi à leur charge.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami n'a pas encore abordé le point soulevé par l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) et par mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk). Ces messieurs ont fait observer que le gouvernement des Etats-Unis envoie en Europe des agents chargés de s'enquérir des immigrants qui prennent passage à bord des paquebots et de s'assurer ainsi qu'il ne sera pas expédié de gens peu recommandables. Lorsque cette observation fut faite, l'honorable ministre continua de parler d'autres choses, promettant de revenir sur ce sujet quelques instants après. Nous ne pouvons, il est vrai, exercer aucune surveillance sur les maisons d'affaires de la Grande-Bretagne ou de tout autre pays étranger, mais il n'en est pas ainsi des compagnies dont les paquebots fréquentent nos ports. Si nos lois ne les atteignent pas, modifions-les pour qu'elles les atteignent ; si le département de l'immigration aux Etats-Unis se trouve en situation d'exercer sa surveillance en Europe et de couper le mal dans sa racine, notre gouvernement devrait pouvoir en faire autant. Je serais heureux d'entendre l'honorable ministre nous exposer les raisons pour lesquelles le gouvernement canadien ne pourrait pas suivre l'exemple du gouvernement américain.

L'honorable M. SIFTON : Si j'ai bien compris, mon honorable ami veut parler de surveillance à exercer aux ports où s'embarquent les immigrants venant au Canada, et de certificats à être délivrés par nos agents aux personnes qu'ils jugeront avantageux de nous envoyer. Je ne veux pas dire que cela ne devrait pas se faire, mais il n'a pas été nécessaire, jusqu'à présent, d'user de ce moyen. Toutefois, mon honorable ami se trompe grandement s'il croit que la surveillance exercée par les agents américains a pour effet d'assurer la venue aux Etats-Unis d'immigrants plus recommandables que ceux qui entrent en Canada. La moyenne de nos immigrants vaut beaucoup mieux que ceux qui vont s'établir aux Etats-Unis. Les dix-neuf vingtièmes de ceux qui nous arrivent sont des gens qui désirent faire de la culture et qui, une fois rendus au pays, se livrent effectivement aux travaux des champs. Ces gens, nous ne les avons pas perdus de vue, nous savons où ils se trouvent et connaissons la nature de leur occupation. Les Etats-Unis reçoivent au contraire une foule énorme de gens venant de l'Europe méridionale, de gens qui, au lieu de se livrer à l'agriculture, vont tout bonnement grossir le nombre des désœuvrés et des criminels des grandes villes. Et le gouvernement américain s'est vu dans l'impossibilité d'enrayer l'immigration de ces gens qui ne savent exercer que des métiers louches. Nos immigrants valent beaucoup mieux que cela ; ils ont bientôt fait de devenir eux-mêmes de véritables producteurs. Il deviendra peut-être nécessaire, je n'en disconviens pas, d'exercer une surveillance comme celle dont il a été question. Ce sujet est à l'étude depuis deux ou trois mois, surtout depuis la nomination de M. le docteur Bryce à titre d'inspecteur du service médical, mais je n'en suis pas encore venu à la conclusion qu'il soit nécessaire ou même à propos de tenter cette innovation. Il se peut toutefois que, à la suite de ce qui se passe cette année, l'on juge nécessaire d'établir une surveillance de ce genre.

M. JABEL ROBINSON : Si les immigrants étaient vraiment recommandables, il serait facile de faire en sorte qu'il n'envahissent pas la ville de Montréal aussi bien que d'autres endroits. Il y a actuellement dans la province d'Ontario de la place pour 50,000 personnes des deux sexes, mais il est bien peu utile de nous envoyer des gens qui ne comprennent pas notre langue et ne savent pas travailler, et plus particulièrement des

ouvriers et autres immigrants de ce genre venant des grandes villes européennes. Les cultivateurs d'Ontario pourront bien difficilement avant un certain temps s'entendre avec de tels immigrants. M'est avis que si le gouvernement possédait un chemin de fer allant au Nord-Ouest, l'on pourrait mettre ces gens-là à bord des trains et les déposer aux endroits où on en aurait besoin pour coloniser le pays.

Je n'entends pas lui reprocher de ne pas construire lui-même ce chemin de fer et de ne pas s'en assurer la possession, mais je tiens à lui faire observer qu'il pourrait, d'un trait de plume, débarrasser les villes de tous ces gens-là qu'il ferait transporter aux endroits précis où on en a besoin. Cela, il pourrait le faire cet après-midi même, si tel était son bon plaisir. Pour obvier à l'inconvénient signalé par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) il suffirait, ce me semble, d'y porter l'attention qu'il convient. On devrait répartir ces immigrants dans les diverses parties du pays où le besoin s'en fait sentir, et c'est au ministre de l'Intérieur qu'il appartient de se charger de cette tâche.

M. A. W. PUTTEE : Puisque nous en sommes à parler d'immigration peu recommandable, j'appellerai l'attention du ministre de l'Intérieur sur le nombre considérable d'ouvriers venus dans les villes du Canada sur la foi de faux renseignements. Il arrive actuellement dans toutes les villes du pays, et plus particulièrement dans celles de Toronto, de Hamilton et de Winnipeg, des ouvriers porteurs de ce qu'ils croient être une garantie d'emploi. Pour que la Chambre se rende bien compte des causes de cet état de choses, je vais donner lecture des quelques phrases qui suivent, que j'extrais du " Free Press," de Winnipeg :

Parmi les immigrants arrivés hier à Winnipeg, se trouvait un grand nombre de jeunes Anglais qu'un pseudo-bureau de placement de Londres avait réussi à prendre dans ses filets. Ils se dirigeaient vers l'Ouest dans la certitude que des situations les y attendaient, et portaient avec eux des lettres d'introduction auprès de personnes qui devaient, disaient-ils, leur fournir immédiatement de l'emploi. Ils frappèrent aux portes indiquées, mais ne trouvèrent pas d'emploi et n'entendirent plus parler de l'agent de Londres. Plusieurs d'entre eux s'adressèrent au département de l'immigration, où l'on prend en ce moment des mesures pour prévenir l'importation de nouvelles victimes.

Voici comment procèdent ces agents : ils publient des annonces où ils se disent en situation de procurer à leurs clients toute sorte d'emplois au Canada. Le client doit solder tous ses frais de voyage jusqu'à Winnipeg et verser $5 à titre de garantie de bonne foi. Lorsque la victime se présente au bureau de la compagnie ou s'y adresse par lettre, on lui répond qu'un agent le rencontrera sur le quai et lui remettra là les papiers nécessaires. On lui remet effectivement sur le quai une enveloppe cachetée portant l'adresse de quelque citoyen de Winnipeg et censée renfermer les instructions relatives à la situation qu'on lui a promise. C'est là que se joue le dernier acte de la comédie, et lorsque la victime est rendue à Winnipeg, elle se voit réduite à ne compter que sur ses seules ressources.

Voilà la situation dans laquelle se sont trouvés un certain nombre d'immigrants, mercredi dernier. J'ai recueilli beaucoup de renseignements à ce sujet. Ce n'est pas seulement à Londres que l'on trouve de ces agences de placement; il en existe de semblables dans toute la Grande-Bretagne. On détermine les gens à acheter leur billet de passage en leur donnant à entendre qu'il leur sera donné des lettres de recommandation qui leur assureront de l'emploi dès leur arrivée. On leur dit où aller. Détail qu'il importe de signaler, c'est que dans bien des cas l'entête que portent ces lettres est rédigé de façon à faire supposer à ces gens qu'ils ont affaire à des agents du gouvernement canadien. Certains agents des compagnies de paquebots se servent d'entêtes de lettres communes indiquant qu'ils agissent aussi à titre d'agents d'immigration du gouvernement, et cela porte les gens à croire qu'ils ont affaire à des personnes officiellement responsables.

Des jeunes gens arrivent à Winnipeg avec environ $5 en poche et se trouvent dans une ville où la main-d'œuvre surabonde et où ils n'ont aucune perspective immédiate de se procurer du travail. Des milliers d'ouvriers se sont trouvés dans cette situation depuis six semaines. Un jeune homme avait une recommandation qui m'était adressée et une autre qui était adressée à un entrepreneur de Winnipeg. Et lorsqu'il a présenté sa recommandation à l'entrepreneur il a constaté que 150 autres, porteurs de semblables lettres, s'étaient présentés avant lui. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de m'appesantir davantage sur ce sujet, mais il y a urgence. Ceci n'est pas une affaire qui est arrivée il y a quelques semaines et qui appartient au passé ; mais cela se fait aujourd'hui dans la Grande-Bretagne. Je conseillerais à l'honorable ministre de se mettre en communication avec notre haut-commissaire à Londres et de lui donner ordre de signaler ces faits à l'attention du gouvernement britannique. Ou bien, outre cela, l'agent d'immigration du gouvernement dans la Grande-Bretagne devrait s'aboucher avec quelques-uns de ces hommes qui s'en sont retournés avec ces garanties et leur aider à instituer des poursuites contre les agents qui placent ces billets à l'aide de faux renseignements.

L'honorable M. SIFTON : Afin de répondre en peu de mots, avec la permission de la Chambre, à mon honorable ami de Winnipeg (M. Puttee), je dirai que les circonstances sur lesquelles il a appelé notre attention sont celles dont j'ai parlé dans mes remarques, il y a quelques instants, lorsque j'ai dit que certains artisans étaient venus de la Grande-Bretagne sur la foi de renseignements qui n'étaient pas exacts, et que les fonctionnaires du gouvernement avaient fait beaucoup d'efforts pour faire connaître les démentis

qu'ils ont opposés à ces affirmations. Nous avons fait tout ce qui était humainement possible pour empêcher ces faits de se produire. Les faits dont parle mon honorable ami de Winnipeg ont été signalés à mon attention par un télégramme du surintendant de l'immigration à Winnipeg, il y a quelques jours. Comme je l'ai dit, nous faisons tout ce que nous pouvons pour faire savoir à ceux qui ont l'intention d'émigrer que ces affirmations ne sont pas garanties par le gouvernement canadien et que nous ne les considérons pas comme dignes de foi. Outre cela, notre haut-commissaire a reçu des instructions par cablôgramme au sujet de ces faits et, à l'heure qu'il est, il n'y a aucun doute qu'il a fait une déclaration qui fera le tour de la presse anglaise.

Maintenant, mon honorable ami d'Elgin-ouest (M. Robinson) a parlé d'un fait dont, à mon avis, on ne tient pas suffisamment compte lorsqu'on étudie la question de l'immigration, et c'est le manque absolu d'ouvriers agricoles dans la province d'Ontario et la nécessité de suppléer à ce besoin. Je dois dire à mon honorable ami que si le gens d'Ontario pouvaient imaginer quelque moyen de répartir les hommes que le département de l'immigration pourrait faire venir, il serait possible de répondre dans une grande mesure à cette demande, et cela dans un délai relativement court. Il est très difficile, de fait il est impossible au ministère de l'Intérieur, d'entreprendre de distribuer ces hommes parmi les cultivateurs. Tout ce que nous pouvons faire est ceci : nous pouvons amener virtuellement n'importe quel nombre qui pourrait être demandé de bons et robustes travailleurs, des hommes parfaitement aptes à faire le travail que l'on attend de leur part, peut-être pas des experts en fait de travaux de ferme, car le nombre de ces derniers est limité, mais des hommes qui répondraient aux besoins et que les cultivateurs seraient bien aises d'avoir.

Nous pourrions rassembler ces hommes à un endroit central dans Ontario, et si quelque organisation provinciale ou quelque mode de distribution était mis en pratique, je suis convaincu que l'on pourrait en peu de temps répondre aux besoins des cultivateurs d'Ontario. Je mentionne ce fait afin qu'il soit rendu public ; et pour ma part, je serais heureux de voir l'organisation des cultivateurs d'Ontario, qui a déjà fait un travail si efficace et si admirable, comme le fait, par exemple, d'avoir amené dans nos conseils en cette Chambre notre ami d'Elgin-ouest (M. Robinson)—s'emparer de la question et faire quelque recommandation pratique au sujet de la distribution de ces ouvriers.

M. ROBERT HOLMES : Si le plan du ministre de l'Intérieur (M. Sifton) peut être mis à exécution, l'honorable ministre aura rendu un grand service aux cultivateurs d'Ontario. Je corrobore entièrement ce qui a été dit par l'honorable député d'Elgin-ouest, à savoir : qu'il y a dans Ontario de l'ouvrage pour au moins 50,000 immigrants. J'ai personnellement reçu plusieurs demandes ; plusieurs se sont aussi adressés à moi par lettre et en général j'ai dû les renvoyer au département de Toronto. Dans ma propre circonscription, les cultivateurs sont bien loin d'avoir tous les ouvriers dont ils ont besoin. Si j'ai bien compris le ministre de l'Intérieur, il a dit que n'importe quel nombre d'hommes pourrait être réuni à un endroit central dans Ontario. Depuis deux ans, je m'efforce de trouver des hommes pour certains endroits dans le comté de Huron et il m'a été impossible d'en trouver plus d'une demi-douzaine. Il y a une telle demande de main-d'œuvre, les cultivateurs tiennent tant à avoir des hommes que, nonobstant toute difficulté qu'ils pourraient éprouver par suite du fait que ces hommes ne comprennent pas notre langue, ils seraient presque heureux de prendre même des Italiens ou des Chinois, s'ils ne pouvaient pas faire mieux et s'ils pouvaient leur faire faire leurs travaux.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Peut-être que l'honorable député de Huron-ouest (M. Holmes) jugerait bon que le ministre de l'Intérieur pût y envoyer les 2,000 Italiens qui ont été laissés à Montréal en attendant qu'ils puissent avoir du travail sur le Grand-Tronc-Pacifique. Il me semble voir ces hommes s'en aller dans les régions agricoles d'Ontario, et je puis m'imaginer combien de temps les cultivateurs d'Ontario les endureraient. Mais je me suis levé principalement pour attirer l'attention sur le fait que chaque année, depuis trois ou quatre ans, des plaintes ont été faites au sujet de l'arrivée au Canada d'immigrants dont la présence n'est pas désirable, un grand nombre d'entre eux étant malades, quelques-uns physiquement impotents et un grand nombre étant des indigents. Et chaque fois qu'on a parlé de cette question, le gouvernement a répondu : Il se peut qu'il y ait quelques immigrants de cette catégorie, mais nous ne croyons pas qu'il y en ait beaucoup ; dans tous les cas, nous allons aviser aux moyens de contrôler cette immigration autant que possible. Et c'est virtuellement la réponse que le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) a fait encore aujourd'hui. Mais il me semble que depuis quelques années le but du gouvernement a été de démontrer qu'un grand nombre de gens sont venus au Canada, sans s'occuper de la qualité. Vous voyez dans tous les organes du gouvernement que tant de mille immigrants sont débarqués à Halifax, tant de mille à Montréal, et que tant de mille sont venus durant l'année. Et tout cela, nonobstant le fait, qui doit être manifeste aux yeux de tous ceux qui demeurent dans nos grandes villes, qu'il y a, réunis dans ces centres de population, un grand nombre d'immigrants peu utiles qui sont soutenus par la charité publique. Et s'ils ne sont pas envoyés ici sous les auspices du gouvernement, ils y

y viennent certainement par la faute du gouvernement qui n'impose pas assez de restrictions à leur entrée dans le pays. Les Américains s'efforcent d'écarter cette classe d'immigrants et ils y réussissent mieux que nous. Pourquoi ne pourrions pas les imiter ? L'an dernier ou l'année précédente, lorsque des déclarations ont été lues en cette Chambre pour démontrer ce que les Américains faisaient sous ce rapport, la réponse donnée par le gouvernement a été que nous Canadiens, nous n'avons pas besoin de prendre de semblables précautions. Mais il a consenti à nommer un inspecteur, et il a été nommé —inspecteur d'hygiène, je crois que c'est ainsi qu'on l'appelle—dans la personne du docteur Bryce. Le ministre nous a dit que M. le docteur Bryce avait été nommé et que le gouvernement verrait ce qu'il resterait à faire. Mais depuis l'an dernier il n'a fait qu'examiner la question, et nulle mesure n'a été prise. Assurément, vu la grande affluence d'immigrants dont un grand nombre ne sont pas recommandables, il est très important, que le gouvernement agisse promptement, afin de restreindre l'affluence de ces immigrants peu utiles avant que cette affluence ne devienne trop considérable pour que l'on puisse la restreindre. L'honorable ministre dit que si les fermiers d'Ontario voulaient prendre les immigrants, il pourrait leur en fournir et les distribuer entre les cultivateurs ; on satisferait bientôt aux besoins des cultivateurs d'Ontario. Je lui demande, par exemple, de quelle utilité seraient les Italiens qui ont été débarqués récemment à Montréal, s'ils étaient disséminés parmi les cultivateurs d'Ontario ?

L'honorable M. SIFTON : Mon honorable ami (M. Sproule) a tort d'employer cet argument. J'ai déclaré distinctement que, comme résultat des opérations d'un bureau de placement, ces terrassiers italiens ont été amenés à Montréal. Mais je n'ai pas parlé d'eux dans les remarques que j'ai faites sur d'autres sujets. Au contraire, j'ai dit qu'il était malheureux qu'ils eussent été amenés ici. Tous ceux qui connaissent les gens de cette classe savent qu'ils ne se livreraient pas aux travaux des champs et qu'ils feraient de bien médiocres garçons de ferme.

M. SPROULE : Il est vrai que lorsque le ministre s'est levé en premier lieu, il a parlé de ces Italiens. Mais lorsqu'il a répondu aux observations de l'honorable député d'Elgin-ouest (M. Robinson) il a dit que si les cultivateurs voulaient prendre les immigrants que son ministère pourrait amener dans le pays et les distribuer, il pourrait satisfaire la demande. C'était là une déclaration générale au sujet de l'immigration et cela pouvait s'appliquer à ces hommes tout autant qu'à n'importe quelle autre classe. Jusqu'à quel point le gouvernement est-il responsable de la venue de ces gens ? Pourquoi sont-ils venus ? Pour travailler sur le chemin de fer du gouvernement. C'est ce qu'ont dit les journaux de Montréal—qu'ils sont venus ici parce qu'ils avaient appris que le gouvernement construisait un chemin de fer et qu'il y aurait du travail pour n'importe quel nombre d'entre eux, s'ils venaient ici. Qui doit les empêcher de débarquer si leur présence n'est pas désirable? N'est-ce pas le gouvernement ? Et cependant le gouvernement semble négliger son devoir. Ce dont nous nous plaignons, c'est que le gouvernement ne fait pas ce qu'il devrait faire et ce qu'il a le pouvoir de faire ; il n'empêche pas le débarquement de ces immigrants peu recommandables qui viennent en ce pays en aussi grand nombre par le temps qui court.

M. EDWARD COCHRANE : En ma qualité de cultivateur, je puis dire que dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, je sais qu'il est presque impossible de se procurer des garçons de ferme. Je suis allé l'autre soir au ministère de l'Intérieur et j'ai parlé au ministre. Je lui conseillerais maintenant d'adopter quelque moyen de se mettre en communication avec les cultivateurs. Assurément, il doit avoir dans son ministère des employés qui pourraient se mettre en communication avec les cultivateurs et constater leurs besoins sous ce rapport. Et au lieu d'envoyer ces hommes à Toronto ou à quelque endroit plus à l'ouest, qu'il les fasse placer dans les endroits où l'on a besoin d'eux. Je crois qu'il devrait annoncer ce fait et charger certains employés de son ministère de se mettre en communication avec les fermiers pour envoyer ces ouvriers là où leurs services sont demandés. Je connais un cultivateur dans le canton de Seymour qui a une splendide ferme. Lorsque j'étais à Campbellford, il m'a dit qu'il voulait avoir ma visite. Or, afin de démontrer au ministre à quoi en sont réduits les cultivateurs en ce qui concerne le manque d'ouvriers de ferme, je vais lui répéter ce que cet homme m'a dit. Cet homme est M. Hugh Ross, qui a l'une des plus belles fermes de Northumberland-est. Il n'a pas de fils, et il m'a dit qu'il était tellement fatigué par les durs travaux qu'il pouvait à peine parler. Il m'a dit que plusieurs hommes pourraient être employés à cet endroit si les fermiers pouvaient se les procurer. Je suis certain que parmi tous les employés qui sont sous les ordres du ministre il devrait y avoir quelqu'un dans la ville d'Ottawa avec lequel les fermiers devraient pouvoir se mettre en communication lorsqu'ils auraient besoin de garçons de ferme, et cet employé devrait leur envoyer des ouvriers à la station voisine de l'endroit où leurs services seront requis. Il suffirait de les envoyer à Brighton ou à Campbellford ou à n'importe lequel de ces villages le long de la frontière. Que les fermiers fassent parvenir leurs demandes et disent quelle espèce de travailleurs ils désirent avoir. A quoi servirait un Italien, si vous ne pouvez lui faire comprendre ce que vous désirez de sa part ? Comme le dit mon hono-

rable ami qui siège derrière moi, après que vous lui auriez dit ce que vous voulez lui faire faire, il ne saurait pas comment le faire. Il est déjà assez difficile d'apprendre à un ouvrier de langue anglaise ce qui concerne les usages du pays, sans que l'on soit obligé d'avoir un interprète pour communiquer avec des étrangers. Je suis convaincu que des centaines d'ouvriers de langue anglaise pourraient être employés dans cette partie du pays à un salaire raisonnable. Je conseillerais au ministre et à ses employés de ne pas leur promettre des gages trop élevés. Si un homme n'a pas subi d'entraînement comme agriculteur, il ne peut s'attendre à gagner un fort salaire avant d'avoir appris à travailler, et lorsqu'il aura appris, il pourra avoir de bons gages dans toute la province d'Ontario, surtout dans la partie où j'habite.

M. C. B. HEYD : Il me semble que, quels que soient les efforts que l'on fasse en ce pays, on ne pourra jamais assimiler un ouvrier italien ni en faire un cultivateur. Dès qu'ils débarquent en ce pays, leurs tendances naturelles les font graviter vers les villes. C'est ce qui est arrivé aux Etats-Unis et c'est ce qui arrivera ici. Moins nous importerons d'hommes comme ceux-là en ce pays, le mieux ce sera pour le Canada. Si vous placez aujourd'hui ces Italiens parmi les cultivateurs d'Ontario, ils n'y resteront pas longtemps ; ils graviteront vers les villes où ils trouveront leurs congénères. Je ne crois pas qu'une dépense faite pour placer un Italien sur une ferme produise des résultats avantageux. Moins vous amènerez de gens appartenant à cette classe dans le pays pour faire concurrence aux ouvriers des villes et des villages du Canada, mieux ce sera pour le Canada. Ce dont nous avons besoin en ce pays, et c'est un besoin des plus sérieux, c'est de rendre la vie du cultivateur attrayante afin d'engager les jeunes cultivateurs à rester sur les fermes. L'attrait des villes et des villages est déjà tel qu'il attire loin des fermes les hommes qui devraient y rester ; et nous ne pouvons les remplacer avec avantage ni par des Italiens, ni par cette classe d'immigrants qui nous viennent du midi de l'Europe. Aux Etats-Unis, les ouvriers qui faisaient autrefois le travail, les Irlandais et les Allemands, sont maintenant remplacés par les Italiens, par les Polonais et autres nationalités. Dans la ville de Brantford, nous avons aujourd'hui des centaines de Polonais et d'Arméniens qui travaillent dans nos manufactures. Ils sont industrieux et économes mais vous ne pouvez en faire des cultivateurs, et je ne crois pas qu'il soit de l'intérêt du pays de dépenser notre argent et nos efforts à faire venir ici des gens qui ne feront pas de bons cultivateurs.

M. MACLEAN : Pourquoi l'honorable député ne donne-t-il pas aux cultivateurs des téléphones à bas prix ?

M. HEYD : Je n'y ai pas d'objection.

M. SAMUEL HUGHES : Je n'étais pas présent au commencement de la discussion et j'ignore si l'on a informé l'honorable ministre de l'Intérieur du fait que des immigrants européens, des immigrants qui ont été représentés comme étant les moins désirables, sont amenés sur le continent américain à $10 par tête de moins que les immigrants britanniques sont obligés de payer. Le ministre sait-il que les prix de passage sur les vapeurs venant des ports de l'Europe continentale au Canada et aux Etats-Unis sont $10 par tête moins élevés que ceux des navires venant des ports de la Grande-Bretagne ?

L'honorable M. SIFTON : Il s'est produit récemment quelques changements, mais je n'ai pas encore de renseignements définis sur la nature de ces changements. Nous avons reçu des rapports d'après lesquels certaines compagnies de paquebots ont l'intention d'apporter quelques modifications dans leurs prix de transport, mais nous n'avons pas encore de renseignements circonstanciés sur ce qui a été réellement fait. On a dit que certaines compagnies ont l'intention de fixer un certain prix pour les ports américains au détriment du Canada, afin de transporter les immigrants aux Etats-Unis au lieu de les débarquer au Canada.

M. SAMUEL HUGHES : A présent les prix à partir de certains ports des Etats-Unis et à partir de l'est du Canada pour aller au Nord-Ouest canadien, sont plus élevés que le prix d'entier parcours à partir de l'Europe. Comme le sait l'honorable ministre, les Doukhoborts sont amenés de 500 milles à Odessa, en Russie, par chemin de fer, puis d'Odessa ils sont amenés au Canada ou aux Etats-Unis par un paquebot et déposés sur les bords de la Saskatchewan à raison de $55 par tête ; tandis que les Canadiens de la province d'Ontario et des provinces maritimes ne peuvent y être transportés pour ce prix.

L'honorable M. SIFTON : Les renseignements en la possession du département de l'immigration ne démontrent pas cela.

M. SAMUEL HUGHES : Il y a une différence de $10 par tête en faveur de l'étranger. Pourquoi le ministère de l'Intérieur ne fait-il pas quelque arrangement avec le chemin de fer Pacifique Canadien ou le Nord Canadien et les compagnies de paquebots, afin que, pour chaque colon des provinces de l'Est du Canada qu'ils transportent au Nord-Ouest, ils reçoivent une remise de $5 par tête?

L'honorable M. SIFTON : L'honorable député (M. Samuel Hughes) veut-il que je réponde maintenant à sa question? C'est parce que chaque député représentant un comté dans la province d'Ontario, y compris sans aucun doute l'honorable député, voterait contre le gouvernement si nous faisions cela.

M. SAMUEL HUGHES : Il y a une centaine de jeunes cultivateurs de mon propre comté qui sont maintenant sur des terres au Nord-Ouest et la plupart sont de bons tories; je le regrette, jusqu'à un certain point, parce qu'ils ont ainsi diminué le vote tory dans le comté. Mais j'ai la satisfaction de croire qu'un nombre à peu près égal de libéraux changeront d'avis et me donneront leur appui à la prochaine élection. Mais je veux éclaircir ce point au sujet de l'immigration. Il y a en Angleterre des centaines et des milliers d'hommes de nationalité britannique, des ouvriers en tous genres qui désirent venir en Canada. Pourquoi le ministre ne pourrait-il pas, en sus des efforts qu'il fait maintenant dans ce sens—et je ne trouve pas à redire contre ces efforts, bien que je regrette un peu qu'il n'ait pas commencé plus tôt et qu'il n'ait pas déterminé il y a quelques années le courant qui ne fait que commencer—s'efforcer de profiter des occasions qui nous sont offertes et faire venir ces ouvriers dans le pays?

L'honorable M. SIFTON : C'est ce que nous faisons.

M. SAMUEL HUGHES: Je veux aller plus loin. Le ministre sait qu'il y a déjà de longues années j'ai proposé d'aider à tout immigrant venant en ce pays. Dans quelques-uns des meilleurs comtés d'Ontario il y a aujourd'hui des fermiers possédant des fortunes de $5,000, $10,000, $20,000 ou plus qui, pour venir d'Angleterre en ce pays ont reçu de l'aide de la part des paroisses et du gouvernement canadien. Ils ont été envoyés par leurs amis sans un seul dollar en poche. Ils ont bien réussi, et pourquoi n'aurions-nous pas maintenant recours au même moyen? Ces hommes n'ont pas les moyens de payer leurs propres dépenses et celles de leurs familles pour venir en ce pays. Pourquoi le ministre ne pourrait-il pas adopter—il n'y a pas au pays un seul homme qui soit plus que lui capable de le faire—un moyen d'amener des milliers et des centaines de mille hommes appartenant au type voulu, et si cela était nécessaire, lorsque nous les plaçons sur leurs concessions, de leur donner leurs maisons, le matériel pour commencer à cultiver, cette avance devant être remboursée dans le cours d'un certain nombre d'années? Il y a des milliers de soldats britanniques honorablement licenciés qui sont prêts à travailler dans n'importe quelle partie de l'empire. Ces pauvres garçons n'ont pas d'argent pour se placer au loin dans les territoires du Nord-Ouest, et pourquoi le ministre n'imaginerait-il pas un plan pour faire venir ces hommes ici, même s'il faut dépenser $100 ou $200 par individu pour les établir sur leurs terres ? Que cela soit remboursé, comme cela pourrait l'être très facilement, après une certaine période. Mettez ces hommes sur les fermes, puis, dans dix, quinze ou trente ans, si le pays a besoin d'hommes, il les trouvera, et ce ne seront pas de ces hommes tels que ceux que nous voyons culbuter à la douzaine par les petits Japonais chaque fois qu'ils les rencontrent. Nous avons dans les Iles-Britanniques des dizaines de mille hommes désireux de venir en ce pays. Pourquoi ne peut-on pas les y amener ?

L'honorable M. SIFTON : Ce que mon honorable ami (M. Hughes) vient de dire implique un grand nombre de questions de programme que je n'entreprendrai pas de discuter cet après-midi. Tout ce que j'aurais à dire à ce sujet, je vais le réserver pour la discussion sur les estimations relatives à l'immigration.

M. M. AVERY : Il y a des milliers d'hommes de toutes sortes qui viennent en ce pays, et je crois qu'il est de l'intérêt public de tâcher d'employer ces hommes et d'en faire de bons citoyens. Je crois qu'un effort devrait être fait pour leur fournir un certain montant d'argent pour leurs constructions, leur procurer un certaine éducation dans la langue du pays et leur apprendre à travailler sur une ferme. On dit que les Italiens ne valent rien. Je dis que ce sont de bons ouvriers lorsqu'ils sont convenablement entraînés, et je constate que, maintenant, lorsque les Canadiens ont de grandes entreprises en fait de drainage, de construction de chemins de fer, etc., dans des terrains marécageux, les Italiens sont les seuls que l'on puisse faire travailler dans la terre humide pour faire le terrassement des chemins. Si lon a soin de ces gens et si on les instruit, ils feront de bons citoyens. Les gens de ce pays s'adressent souvent à un asile d'orphelins pour avoir un enfant et pour l'élever, et cet enfant leur est utile ; si ces gens peuvent être éduqués comme les enfants que l'on prend dans les asiles d'orphelins, ils deviendront de bons citoyens. L'argent dépensé de cette manière serait dépensé plus à propos qu'en envoyant des Canadiens dans d'autres pays pour conseiller aux gens de venir ici. Une fois arrivés ici, ces gens ne savent où aller.

M. A. A. WRIGHT : On a parlé de la qualité des immigrants qui viennent en ce pays Je suis parfaitement d'accord avec tous ceux qui croient que nous devrions avoir, si c'est possible, une classe supérieure d'immigrants, mais parce qu'un homme a eu le malheur de naître pauvre, il ne s'ensuit pas nécessairement qu'il ne fera pas un bon immigrant. On a parlé des Polonais. Je dois dire qu'il y a trente ans, un corps considérable de Polonais est arrivé à Renfrew. Ils étaient pauvres, tellement pauvres que les femmes allaient glaner à la suite des moissonneurs et cueillaient des baies pour gagner leur subsistance, tandis que les hommes travaillaient sur les fermes. Quel en a été le résultat ? Un grand nombre de ces immigrants qui sont arrivés en premier lieu n'ont jamais ap-

pris notre langue, si ce n'est d'une manière imparfaite, mais leurs fils et leurs filles ont appris notre langue. Ils se sont mis à l'œuvre et leurs descendants sont devenus aujourd'hui quelques-uns des meilleurs cultivateurs de Renfrew. Ils sont devenus comparativement riches, et ce qui vaut encore mieux, ils figurent parmi les meilleurs citoyens que nous ayons. Lorsque la guerre a éclaté dans l'Afrique Sud, ce sont les fils de ces hommes venus dans le pays il y a trente ans, qui se sont enrôlés et qui ont combattu sur les champs de bataille africains pour notre honneur et pour notre intégrité. Dans le canton de Sherwood il y a cinq ou six cents de ces Polonais qui sont établis sur des terres et je n'ai jamais connu une population plus industrieuse et plus rangée.

Ils figurent parmi les meilleurs cultivateurs que nous ayons. Ils récoltent d'aussi bon grain, font d'aussi bon beurre, élèvent d'aussi bons animaux que les meilleurs citoyens que nous ayons. J'ai à mon service un Polonais qui travaille pour moi depuis dix-sept ans ; je n'ai jamais eu un meilleur homme et je n'en aurai probablement jamais un meilleur. De fait, la seule manière dont nous puissions distinguer ces Polonais de nos propres gens c'est peut-être qu'ils sont plus beaux, mieux habillés, plus prospères et font de meilleurs citoyens que nos propres gens.

M. POPE : Vous vous trouvez dans un comté privilégié.

M. URIAH WILSON : Je crois qu'il est regrettable que de temps à autres nous soyons obligés d'avoir une discussion au sujet de la classe d'immigrants qu'on nous envoie. Il y a des années que nous discutons cette question, et bien qu'il y ait eu amélioration dans une certaine mesure, je crois que le département n'exerce pas du tout cette surveillance qu'il devrait exercer sur la classe d'immigrants qui viennent en ce pays. Il est stupéfiant d'observer ce que fait le peuple américain et de comparer cela avec notre programme d'immigration. L'an dernier, le peuple américain a reçu près d'un million d'immigrants, et cependant il a interdit l'accès du pays à toute personne qui aurait pu devenir un fardeau, qui était malade ou qui pour une raison ou pour une autre n'était pas à désirer comme futur citoyen des Etats-Unis. Au lieu de s'efforcer d'attirer toute espèce de gens, les Etats-Unis recherchent la qualité plutôt que la quantité. Ils ont forcé les compagnies de paquebots à faire imprimer en grandes lettres et afficher dans leurs bureaux les prescriptions de la loi américaine dans la langue du pays, à chaque port d'où partent les navires. Ils donnent à leurs fonctionnaires l'ordre d'attirer l'attention des immigrants sur ces lois. Puis, c'est une offense punissable par l'amende que d'insister auprès de quelqu'un pour qu'il vienne aux Etats-Unis comme immigrant. Avant de s'embarquer, les immigrants subissent un examen rigoureux, et lorsqu'ils débarquent aux Etats-Unis, il leur faut subir un autre examen également rigoureux. Outre cela, les Etats-Unis ont sur nos rives onze employés chargés de voir à ce que personne ne passe du territoire canadien aux Etats-Unis, à moins qu'il ne soit un citoyen utile ou susceptible de le devenir. D'un autre côté, nous avons un grand nombre d'agents d'immigration dans chaque pays où nous sommes autorisés à en établir. Il y a plus, je crois que nous suivons la ligne de conduite la plus défectueuse possible relativement aux agents. Nous donnons une commission aux agents, et je me propose d'examiner plus au long, à la prochaine occasion, les effets de ce système. Nous leur permettons d'envoyer en ce pays toute espèce de personnes qu'il leur plait d'envoyer et ils reçoivent la commission pourvu qu'ils se procurent le certificat. Or, je tiens de bonne source qu'aux Etats-Unis, les commis-voyageurs et les gens qui viennent en ce pays pour y faire des affaires, peuvent aller trouver un de nos agents qui travaillent à commission aux Etats-Unis et se procurer un certificat. Ils peuvent présenter ce certificat au bureau du chemin de fer et avoir leur billet moyennant un sou par mille.

Ce certificat est envoyé à Montréal, il revient au ministère de l'Intérieur et l'agent reçoit $3 pour un homme, $2 pour une femme et $1 pour un enfant. Je crois que nous ne recevons aucune valeur pour cet argent et que nous ferions aussi bien de le jeter par la fenêtre. Je crois qu'un grand nombre des immigrants que nous recevons en ce pays ne sont pas tels que nous puissions en être fiers à l'avenir. J'appelle l'attention du ministre de l'Intérieur sur une information du "Citizen," édition du matin, d'après laquelle 7,000 enfants indigents doivent être envoyés d'Angleterre en ce pays. Je ne crois pas que cela soit désirable. J'ai à plusieurs reprises, déclaré en cette Chambre que nous devrions plutôt considérer la qualité que la quantité des immigrants qui viennent ici, et je répète maintenant cette déclaration. L'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Douglas), parlant à un pique-nique de patrons dans le comté de Prince-Edward, a déclaré qu'il ne voyait pas pourquoi nous devrions être très désireux de donner nos terres fertiles de l'Ouest à la population indigente de l'Europe, et je suis parfaitement de son avis. J'aimerais mieux attendre un peu plus longtemps et avoir une meilleure classe d'immigrants. Je crois qu'elle viendra. La difficulté aux Etats-Unis maintenant, c'est qu'ils reçoivent plus d'immigrants qu'ils n'en ont besoin, et malheureusement, nous avons consenti à prendre

leur trop plein d'immigrants évincés, et nous avons permis à la majeure partie d'entre ces derniers de rester dans les divers ports du Canada. On devrait immédiatement mettre fin à cela.

L'honorable M. SIFTON : Si l'honorable député (M. Wilson) a l'intention d'affirmer que nous avons placé sur les terres du Nord-Ouest une classe de gens non-désirable, et qu'il aurait mieux valu attendre pour en avoir de meilleurs, je déclare ici dès maintenant que cette assertion n'est pas fondée. Les gens qui se sont établis au Nord-Ouest appartiennent à une excellente classe ; ce sont pour la plupart des agriculteurs.

M. WILSON : Le ministre me permettra-t-il de lui demander si les immigrants que l'on a refusé à Winnipeg, l'an dernier, ont été expulsés du pays ou si on leur a permis d'y rester ?

L'honorable M. SIFTON : L'honorable député a dit qu'il préférerait attendre plus longtemps et avoir une meilleure classe de gens.

M. WILSON : Oui.

L'honorable M. SIFTON : Alors je veux dire, après avoir beaucoup étudié la question, que nous n'avons commis aucune erreur quant à la classe de gens que nous avons placés sur nos terres du Nord-Ouest.

M. E. F. CLARKE : Les déclarations faites par les honorables députés représentant des comtés ruraux tendent à démontrer qu'il y a rareté d'ouvriers agricoles dans la province d'Ontario. S'il est vrai que les compagnies de paquebots donnent une prime de $4 pour chaque ouvrier agricole amené au Canada, alors nous devrions pouvoir nous procurer un nombre beaucoup plus considérable d'immigrants propres aux travaux de ferme.

L'honorable M. SIFTON : Nous pourrons en fournir un nombre presque illimité si l'on imaginait un moyen de les placer.

M. CLARKE : Alors le ministère de l'Intérieur, de concert avec le gouvernement local, devrait pouvoir aviser à un moyen de placer ces immigrants propres aux travaux de la ferme dans toute la province, partout où l'on en aurait besoin, afin que nos fermiers ne soient plus exposés à la gêne dont ils souffrent maintenant par suite de l'insuffisance de la main-d'œuvre. Nous désirons aider au ministre de l'Intérieur à faire venir ici le plus grand nombre possible d'immigrants acceptables appartenant à la classe agricole.

Je veux attirer son attention sur le tableau des immigrants qui ont été exclus des Etats-Unis le long de la frontière canadienne durant l'exercice clos le 30 juin dernier, afin que, lorsque le ministre fera la déclaration qu'il a promis de faire lors de la discussion des estimations budgétaires, il puisse nous dire si le regrettable état de choses décrit dans ce tableau existe ou non. S'il existe, cela démontre que notre inspection des immigrants est un leurre. Le rapport du commissaire général de l'immigration aux Etats-Unis démontre que durant l'exercice clos le 30 juin dernier, 1,575 indigents et 1,434 immigrants atteints de maladies repoussantes, dangereuses ou contagieuses se sont vu refuser l'entrée aux Etats-Unis à la frontière canadienne. S'il en est ainsi, il est temps qu'un changement soit apporté au sujet de l'inspection des immigrants qui viennent au Canada. Il y a quelques années, le département de l'immigration aux Etats-Unis a envoyé des inspecteurs de santé aux ports du Royaume-Uni pour y examiner les immigrants à destination des Etats-Unis qui avaient l'intention de passer par les ports canadiens. Il est plus facile de prévenir la maladie que de la guérir, et si le ministre de l'Intérieur envoie des inspecteurs de santé compétents pour examiner ces immigrants avant leur départ pour le Canada, et s'il donne les ordres nécessaires pour que les compagnies de paquebots soient obligées de reprendre tous les immigrants refusés, je suis certain que tous nous lui donnerons notre appui à ce sujet. Dans le rapport du commissaire général de l'immigration aux Etats-Unis, il est dit que 1,002 immigrants avaient été refusés parce qu'ils n'avaient pas de certificats, et il ne serait peut être pas juste de compter ceux-là comme n'étant pas acceptables. Le tableau du commissaire général de l'immigration aux Etats-Unis dont j'ai parlé se lit comme suit :

RELEVÉ DES IMMIGRANTS PROVENANT DES TERRITOIRES ÉTRANGERS CONTIGUS AUX ÉTATS-UNIS, AUXQUELS L'ACCÈS DU TERRITOIRE AMÉRICAIN A ÉTÉ REFUSÉ EN VERTU DES DISPOSITIONS DES LOIS RELATIVES À L'EMPLOI D'OUVRIERS ENGAGÉS À L'ÉTRANGER ET DES LOIS POUR RÉGLEMENTER L'IMMIGRATION, POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1903.

—	Idiots.	Aliénés.	Indigents ou en voie de le devenir.	Affectés de maladies répugnantes ou graves et contagieuses.	Femmes pour fins de prostitution.	Ouvriers embauchés.	Sans certificats.	Totaux rejetés.
Eastport, Me.	1	1	79	1	3	12	52	149
St-Stephen, N.-B.			1				35	36
Vanceboro, Neb.			214	1	2	39	223	479
Mégantic, Qué.			34					34
N.-Stratford, N.-H.	1		58			33	8	100
Newport, Vt.	2		67			19	66	154
Montréal, Qué.			441	380		34	22	877
Cornwall, Ont.			4			3	34	41
Ogdensburg, N.-Y.		1	19			3	28	51
Chutes-Niagara, N.-Y.		1	78	71		16	9	175
Black-Rock, Ont.			58	37	2	27		124
Windsor, Ont.		4	34	15		72	2	127
Port-Huron, Michigan		1	10	23	3	22		59
Saut-Sainte-Marie, Michigan		6	125	577	2	58		768
Winnipeg, Manitoba		1	113	177		45		336
Emerson "							56	56
Gretna "		1	3	19			197	220
Pembina, Dakota du Nord.			36	2		9	18	65
Estevan, T.N.-O.			16	17			73	106
Huntingdon, C. A.			9	6		6	41	62
Autres ports-frontière du Canada.		1	176	113	2	33	198	523
Total, frontière canadienne	4	17	1,575	1,439	14	431	1,062	4,542

Or, j'aimerais à savoir ce que sont devenus ces immigrants inacceptables. Il n'est pas à notre honneur qu'une fois rejetés par les fonctionnaires des Etats-Unis, comme indignes de mettre les pieds dans ce pays, ces immigrants soient laissés libres de demeurer ici à la charge du peuple canadien, au péril de la santé publique. Assurément, il doit y avoir quelque moyen de mettre un terme à cette pratique. Il doit y avoir quelque mesure qu'on pourrait adopter aux ports d'embarquement en Europe, pour s'assurer que tout homme, femme ou enfant qui se propose d'émigrer vers notre pays est dans les conditions physiques et morales voulues pour devenir citoyen du Canada. Je signale l'état ci-dessus à l'attention du ministre de l'Intérieur afin qu'il soit à même de nous en fournir quelque explication quand il viendra plus tard à traiter cette question. L'honorable ministre voudra-t-il nous dire, aussi, s'il est vrai que les compagnies de navigation reçoivent une prime pour le transport d'ouvriers agricoles, et dans ce cas, quelle somme a été dépensée pour cette fin durant le dernier exercice financier, et combien par tête ?

L'honorable M. SIFTON : L'arrangement au sujet du paiement de la prime a été expliqué à mainte reprise. Quant à la somme exacte payée l'année dernière, je ne saurais la donner; je ne porte pas ces renseignements dans mon chapeau. Je me ferai un plaisir de fournir des renseignements complets à cet égard quand mon budget sera en discussion. Je ne me propose pas de discuter par le menu l'état que mon honorable ami a signalé à mon attention; je me contenterai d'observer que les gens qui sont refusés à la frontière canadienne par des fonctionnaires des Etats-Unis ne sont pas nécessairement des immigrants qui ont traversé le Canada pour se rendre aux Etats-Unis ; ils ont échappé à la surveillance de nos inspecteurs et ont été arrêtés par les inspecteurs des Etats-Unis. Il s'est trouvé nombre de cas de gens déjà établis aux Etats-Unis, qui sont venus au Canada, et qui ayant voulu rentrer aux Etats-Unis en ont été empêchés par l'inspecteur à cause de quelque tare physique. Je discuterai cette question en plus grand détail en temps opportun. Quant à notre propre inspection, à mon avis, l'examen médical des immigrants à leur arrivée au Canada est aussi complet et parfait qu'il peut être. Nous avons des médecins-inspecteurs des plus compétents. Nous avons une organisation aussi parfaite que possible, et cette organisation fonctionne admirablement dans tous ses détails. Je ne prétends pas dire que dans les années passées la visite médicale fût aussi parfaite qu'elle aurait dû l'être ;

mais je suis convaincu que cette année, et dorénavant, la visite ne laissera rien à désirer.

M. R. L. BORDEN : Le ministre de l'Intérieur, à mon avis, n'a pas beaucoup amélioré l'état des choses en déclarant que ces personnes atteintes de maux dangereux ou repoussants étaient passées des Etats-Unis au Canada sans aucune difficulté, et puis ont été empêchées de retourner aux Etats-Unis par les inspecteurs à la frontière. Si cet état de choses existe il conviendrait d'y remédier au plus tôt. Pourquoi permettrions-nous aux personnes atteintes de maladies répugnantes ou dangereuses de passer des Etats-Unis au Canada, sans empêchement, pour que plus tard ces mêmes personnes, lorsqu'elles chercheront à retourner aux Etats-Unis, soient interceptées à la frontière et forcées de demeurer au Canada ? Il aurait fallu mettre fin à cet état de choses sur-le-champ, et dès qu'il s'est produit. En ce qui regarde l'immigration au Nord-Ouest, aucun de nous ne nie que nombre de ces étrangers soient des colons très désirables : Islandais, Norvégiens, Suédois, Danois, Mennonites, Allemands et nombre d'autres nationalités que je pourrais énumérer. Pour ma part, je dois dire que lorsque je visitai le Nord-Ouest, il y a quelque dix-huit mois, je fus agréablement surpris de ce que j'observai chez les colons galiciens et de ce qu'on me dit sur leur compte. J'arrivai là très préjugé contre eux.

L'honorable M. SIFTON : Mon honorable ami avait lu les journaux conservateurs.

M. R. L. BORDEN : Ce n'est pas tant à lire les journaux conservateurs que je m'étais formé cette idée qu'à écouter les doléances de l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) en cette enceinte. C'était là la source de mes renseignements. J'avais prêté l'oreille à trois ou quatre discours de mon honorable ami dans lesquels il dénigrait sans merci ces colons. J'arrivai donc au Nord-Ouest très prévenu contre eux, mais j'ai perdu là tous mes préjugés, car je me suis aperçu que les Galiciens sont de bons colons. Leurs enfants vont travailler au dehors, leurs filles vont en service et épousent des colons de langue anglaise, et à la seconde ou troisième génération, on les distinguera à peine probablement des colons anglais. Je ne pense pas que mon honorable ami le ministre de l'Intérieur soit bien justifiable de dire qu'il n'a pas été commis d'erreur au sujet de cette immigration au Nord-Ouest . Il s'est produit, l'année dernière des incidents, sur lesquels il n'est pas nécessaire que j'appuie, mais qui n'étaient pas de nature à nous donner une bien bonne idée d'une certaine classe de colons. Il s'est passé des scènes, au cours de certains pèlerinages, qui n'étaient guère à l'honneur du pays ou des colons mêmes. Elles n'étaient certainement pas édifiantes, si l'on en juge par les récits et les descriptions imagées qu'on nous en a faits. Ainsi donc, je suis bien prêt à reconnaître que la plus grande partie des colons du Nord-Ouest, de langue anglaise ou autre, a été recrutée dans une bonne classe. Mais ce serait aller trop loin que de dire qu'il n'a pas été commis d'erreur.

M. WILLIAM ROCHE : M. l'Orateur, vous vous souvenez que vers cette date-ci, l'an dernier, il se fit un débat en cette enceinte sur ce même sujet. A ce propos, je fis quelques observations à peu près dans le sens de celles faites cet après-midi par l'honorable chef de l'opposition. Dans cette circonstance, je fut critiqué par mon honorable ami de Lennox (M. Wilson), qui contredit la plupart des déclarations que j'avais faites. J'ai été heureux d'entendre, cet après-midi, l'honorable chef de l'opposition corroborer absolument ce que j'ai dit dans cette circonstance.

M. WILSON : L'honorable député me permettra-t-il de lui signaler son erreur ? Ce n'est pas moi qui ai parlé après lui; c'est lui qui a parlé après moi et qui m'a critiqué.

M. WILLIAM ROCHE : Je sais bien que mon honorable ami, comme nombre d'autres en cette Chambre, à la suite de son discours principal, fait généralement quelques petits discours. M. l'Orateur, je ne puis que faire quelques observations sur ce que j'ai vu au port de Halifax, un de nos principaux ports d'arrivage pour les immigrants à provenance du continent européen, et même de la Grande-Bretagne. Je ne parle pas de Montréal, Saint-Jean et autres ports de débarquement que je ne connais pas par observation personnelle ; mais la déclaration faite cet après-midi par l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke), est, en ce qui regarde le port d'Halifax, entièrement inexacte. On ne permet pas aux immigrants à destination des Etats-Unis de demeurer au Canada ; s'ils sont refusés, l'inspecteur prie la compagnie de navigation de les transporter dans leur pays. On m'a informé que nombre d'immigrants entrés au Canada par d'autres ports que celui d'Halifax, n'ont pu obtenir accès aux Etats-Unis quand ils se sont présentés à la frontière. D'autre part, j'ai reçu des lettres de la compagnie de navigation Hambourg-Américaine dans lesquelles on se plaignait dans les termes les plus amers de l'extrême sévérité de la visite médicale au port d'Halifax. La compagnie prétend qu'elle a pris toutes les précautions pour empêcher toute personne atteinte de maladie de s'embarquer sur ses navires, et qu'elle soumet à une inspection rigide, à la fois aux centres de l'intérieur et au port d'embarquement, tous ceux qui se présentent pour faire le voyage. De plus, elle a un médecin à bord et elle prend le plus grand soin des passagers pendant la traversée, afin qu'ils arrivent dans le meilleur état de santé possible ; et elle ne peut se rendre compte pourquoi il en est renvoyé un si grand nombre et pourquoi on lui impose la

dépense de les retransporter. L'inspection faite par le gouvernement aux ports de débarquement est, dit-elle, excessivement rigide. On voit qu'il y a deux manières d'envisager les choses, et il se peut que la vérité soit dans le moyen terme. Quant aux Galiciens, comme certains honorables députés ont mis en doute l'exactitude de ce que j'ai dit à leur sujet, je dirai que j'en ai vu et examiné un grand nombre, et d'après ce que j'ai observé, loin de rétrograder, ils vont toujours s'améliorant. Comme la condition de ces gens avait été discutée en cette enceinte, j'amenai le ministre de la Marine et des Pêcheries, lors d'une visite qu'il fit à Halifax, voir se faire le débarquement d'un envoi de ces immigrants. Mon honorable ami vit les immigrants dans les hangars et s'étonna de ce qu'on eût jamais dénigré des gens de cette classe. Il les trouva d'une classe très acceptable, à en juger par l'examen personnel qu'il en fit alors. D'après ce que j'en connais moi-même, je pense que pour un pays où l'on a besoin d'ouvriers agricoles, de gens qui commenceront au pied de l'échelle, on ne saurait s'assurer rien de mieux que ces Galiciens.

M. SPROULE : Si c'est le cas, comment se fait-il que depuis trois semaines il en a été mis un grand nombre en quarantaine à Halifax pour cause de maladie des yeux, et que plusieurs ont été envoyés aux hôpitaux de Montréal ?

M. WILLIAM ROCHE : La compagnie se plaint que la visite est beaucoup trop sévère et qu'il en est envoyé plusieurs dans les hôpitaux sans nécessité. La maladie n'est pas toujours la même. A certaines phases, elle n'est pas regardée comme contagieuse ; toutefois, à un certain degré de développement, elle est décidément contagieuse, et ceux qui en sont atteints doivent être isolés. Mais la compagnie prétend qu'on en envoie à l'hôpital beaucoup plus qu'il ne serait nécessaire d'en envoyer là ou d'en séquestrer. Je ne veux rien exagérer, ni faire la moindre déclaration inexacte ; mais je puis corroborer la déclaration de l'honorable ministre de l'Intérieur, quand il affirme que les précautions prises aux ports d'arrivage sont amplement suffisantes pour toutes les fins.

M. J. E. ARMSTRONG : Je représente une circonscription agricole de l'ouest d'Ontario, et j'ai entendu le ministre de l'Intérieur déclarer qu'il avait nombre de bons immigrants de langue anglaise qui pourraient être placés dans l'ouest d'Ontario presque en aucun temps. Je lui conseillerais de faire annoncer que ces hommes arriveront à certaines villes et à certains villages de l'ouest d'Ontario à certaines dates déterminées. S'il prend ce moyen, je suis persuadé qu'il trouvera à en placer 5,000 chez les fermiers de l'ouest de notre province. Comme chacun le sait, beaucoup de nos jeunes cultivateurs de l'ouest d'Ontario sont partis pour le Nord-Ouest et ont laissé les fermes dans une certaine mesure dépourvues de main-d'œuvre. Il me semble donc du devoir du ministre de l'Intérieur d'envoyer sous peu dans ce pays un grand nombre d'immigrants de la bonne classe.

M. THOMAS MURRAY : Les cultivateurs d'Ontario qui ont besoin de cette main-d'œuvre devraient se concerter. Que les divers comtés, que les diverses municipalités s'entendent et qu'on adresse une demande au ministre de l'Intérieur, qui vient de nous dire qu'il peut fournir un nombre indéfini de ces journaliers. Ce serait la manière pratique de s'y prendre. L'honorable député qui vient de parler nous a dit que dans la partie du pays où il habite on en pourrait employer 5,000. La main-d'œuvre agricole, je le sais, est très rare. Bien que je représente une circonscription agricole de la province de Québec, j'ai mon domicile dans Ontario. Il est malheureux, sans doute, que ces gens aient été dirigés sur Montréal; mais s'ils sont sans ressources actuellement, il ne s'ensuit pas qu'ils n'aient pas l'étoffe dont on fait les bons citoyens.

Le gouvernement va, sans doute, s'en occuper et voir à ce qu'ils soient, dans un avenir rapproché, appliqués à quelque travail de leur compétence. A ma connaissance, il est venu à Ottawa nombre de gens dépourvus et que les fermiers regardaient comme impropres au travail. Mais aujourd'hui ces gens peuvent être employés aux travaux les plus divers, et plusieurs sont pères de famille et rangés parmi nos citoyens les plus utiles. Dans la vallée de l'Ottawa il y a de l'ouvrage pour un nombre indéfini de travailleurs : ouvriers, garçons de ferme, journaliers de toute sorte. C'est le devoir du peuple canadien de venir au secours de ces gens arrivés ici sans ressources et qui cherchent de l'emploi dans la ville de Montréal. Mais il y a amplement place pour eux au Canada, et ils trouveront, sans doute, de l'ouvrage, si l'on veut bien s'en occuper.

M. A. B. INGRAM : Je rappellerai à notre collègue le second député d'Halifax (M. Wm. Roche) qu'il fait erreur en disant que l'honorable député de Lennox a prononcé après lui un discours, petit ou grand. Aucun pareil discours n'est consigné au compte des Débats. Mais je lui dirai que l'honorable député qui l'a suivi et qui l'a critiqué très sévèrement, c'est l'honorable député d'Alberta (M. Oliver). Le zèle de l'honorable député pour les Galiciens ne surprendra pas ceux qui savent qu'il parle d'autorité ; car, si je ne me trompe, il est l'agent de la ligne Hambourg-Américaine, qui transporte cette classe de gens, et c'est parce qu'il était intéressé à faire l'éloge de cette classe particulièrement que l'honorable député d'Alberta le critiqua.

M. WM. ROCHE : Si j'ai commis quelque erreur, je m'empresserai de la rectifier. On entend très mal de ce côté-ci. Parfois même les brillantes observations de l'honorable dé-

puté préopinant nous échappent entièrement Si j'ai commis quelque erreur, ou si j'ai blessé mon honorable ami de Lennox (M Wilson), je m'empresse de lui faire amende honorable. Si ma mémoire ne me trompe pas, mon honorable ami a fait les quelques observations dont j'ai parlé ; si ce n'est lui, c'est son voisin. Je n'ai pas le volume sous les yeux ; mais c'est là mon souvenir. Il est très vrai que mon discours a été critiqué ensuite par mon honorable ami d'Alberta. J'ai parlé des immigrants transportés à Halifax, pour la plupart Galiciens et autres de cette catégorie, amenés surtout par les navires de la ligne Hambourg-Américaine. En cela, je parle d'après ma connaissance personnelle, car je les ai vus du premier au dernier, presque individuellement à leur arrivée.

M. BELL : L'honorable ministre de l'Intérieur voudra-t-il dire si, en promettant de fournir un nombre indéfini de garçons de ferme, il avait dans l'esprit des colons à provenance des Iles-Britanniques, ou à provenance du continent européen?

L'honorable M. SIFTON : Ce que j'ai dit c'est que nous pourrions fournir virtuellement n'importe quel nombre qu'on pourra demander d'hommes très aptes aux travaux agricoles et à même de rendre, en cette qualité, de bons services. Je n'entends pas dire que nous pourrions recruter n'importe quel nombre d'ouvriers agricoles formés dans le sens que mon honorable ami (M. Bell), l'entend. Dans la mère patrie, et surtout dans le nord de l'Angleterre et en Ecosse, ce que l'on appelle un ouvrier agricole est un individu formé aux travaux de la ferme, qui y a été engagé depuis son jeune âge, qui y a été élevé. Mais les gens de cette classe sont en nombre restreint, et je ne prétends pas que nous puissions les fournir de cette catégorie. Mais nous sommes en mesure de fournir autant qu'on voudra d'hommes qui consentiront à travailler dans les fermes et qui feront un travail satisfaisant. Depuis deux mois à peu près, des cultivateurs d'Ontario sont venus discuter la question avec moi, dans mon bureau. Ils prétendent avoir eu à leur service des manœuvriers anglais qui n'avaient jamais travaillé dans les fermes en Grande-Bretagne, mais qui donnèrent satisfaction ici. Nous pouvons fournir le nombre de ceux-ci qu'on voudra, mais la grande difficulté à surmonter, c'est celle relative à leur placement. Si cette difficulté peut être surmontée, tout ira bien.

M. BELL : Ne pourrait-on faire des arrangements pour placer ces hommes dans certains centres des diverses provinces?

L'honorable M. SIFTON : Nous sommes très disposés à le faire.

La motion de M. Clarke est rejetée.

REPRESENTATION A LA CHAMBRE DES COMMUNES.

M. R. L. BORDEN : M. l'Orateur, avant que vous donniez lecture de l'ordre du jour, j'aimerais à savoir si le dossier, ou ce qu'on nomme au Conseil privé le "record," relatif aux appels des provinces du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, a été préparé ; et en outre, si les mémoires—ce qu'on nomme à la cour Suprême du Canada, les factums—ont été produits et livrés. Et dans l'affirmative, le gouvernement voudra-t-il les déposer sur le bureau de la Chambre, et nous dire en même temps, au cas où il possèderait ce renseignement, à quelle date l'appel sera probablement entendu.

L'honorable RODOLPHE LEMIEUX (solliciteur général) : En l'absence du ministre de la Justice, je dirai que le gouvernement sera représenté devant le Conseil privé dès le commencement de juillet, quand, à ce qu'on nous apprend, les causes relatives à la représentation seront entendues. Il y a la cause de la représentation de l'Ile du Prince-Edouard, et celle de la représentation du Nouveau-Brunswick; et nous comptons que la province d'Ontario et celle de la Nouvelle-Ecosse seront aussi représentées par leurs avocats quand la cause sera plaidée. Les factums, comme mon honorable ami (M. R. L. Borden) les appelle ne sont pas encore imprimés, mais nous comptons les recevoir au département dans quelques jours. Je ne pense pas qu'il puisse y avoir d'objection à les soumettre à la Chambre.

M. R. L. BORDEN : On les appelle factums à la cour Suprême du Canada, mais ils sont désignés sous le nom de mémoires (" cases ") au Conseil privé.

L'honorable M. LEMIEUX : Alors, je crois que les mémoires sont prêts.

M. R. L. BORDEN : Ce n'est pas tout ce que je demande. J'aimerais à savoir si ce qu'on appelle au Conseil privé le dossier (" record "), ce que nous appelons le " case " à la cour Suprême du Canada, est prêt ?

M. LEMIEUX : Les factums (" cases ") sont prêts dans deux autres causes, celle des Terrains marécageux du Manitoba, et celle du chemin de fer d'Edmonton. Dans la cause relative à la représentation, je crois que les factums sont prêts, mais ils ne sont pas imprimés. Dès qu'ils le seront, nous les déposerons sur le bureau.

EMPLOI D'ETRANGERS POUR LES RELEVES TOPOGRAPHIQUES DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

M. R. L. BORDEN : Je prierais le gouvernement de hâter la production des documents relatifs à l'emploi d'étrangers par le Grand-Tronc-Pacique.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre): La correspondance relative à la loi sur la main-d'œuvre étrangère a été déposée sur le bureau hier.

M. R. L. BORDEN : Je l'ignorais; y a-t-il quelque objection à ce qu'elle soit imprimée?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne sais trop. Si mon honorable ami le désire ; mais qu'il en prenne connaissance.

M. JAMES CLANCY : Voudra-t-on me dire si la commission émise au juge Winchester le chargeant de s'enquérir au sujet de l'emploi d'étrangers sur le Grand-Tronc-Pacifique a été déposée sur le bureau ?

L'honorable sir WILLIAM MULOCK (directeur général des Postes) : J'ai l'honneur de déposer sur le bureau la commission en question.

PRIME AUX MINERAIS DE PLOMB.

La Chambre se forme en comité pour examiner le projet de résolution suivant :

Le très honorable sir RICHARD CARTWRIGHT (ministre du Commerce) : Le but de cette mesure est de corriger un oubli commis dans le bill voté à la session dernière. On comptait qu'il serait en vigueur beaucoup plus tôt qu'il ne l'a été, la session s'étant tellement prolongée. On comptait qu'il serait en vigueur vers le premier juillet, mais il ne l'a pas été avant le 24 octobre. On se proposait de payer la prime sur ces minerais plombifères à partir du premier juillet, au lieu du vingt-quatre octobre.

M. R. L. BORDEN : Le bill n'aura pas d'autre effet que de fixer la date du premier juillet ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT : C'est tout l'effet qu'on en attend. Bien entendu, le bill sera placé entre les mains des honorables députés en temps opportun.

M. BELL : A-t-il été payé quelque somme aux termes de cet acte dans le cours du dernier exercice financier ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Non, pas dans le cours du dernier exercice financier, car le bill n'est entré en vigueur que vers la fin d'octobre. Bien entendu, il a été payé une assez forte somme durant le présent exercice financier.

M. R. L. BORDEN : Je suppose que le très honorable ministre (sir Richard Cartwright) n'est pas en mesure de nous fournir un état à ce sujet pour le moment ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je pourrai me procurer les chiffres sous peu. La somme est très considérable, à peu près $70,000 ou $80,000. Nombre de demandes nous arrivent constamment.

M. R. L. BORDEN : Le très honorable ministre est-il prêt à nous dire quel effet l'établissement de cette prime a pu avoir sur l'industrie minière en question dans la Colombie Anglaise ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT : D'après les renseignements que j'ai reçus, l'effet a été très marqué; l'exploitation de certaines classes de minerais surtout en a été stimulée. L'acte n'a été sanctionné que le 24 octobre, et l'effet n'a pas été aussi marqué qu'il aurait été autrement.

M. R. L. BORDEN : Le ministre du Commerce voudra-t-il dire s'il a des statistiques comparatives quant à la production de ce minerai dans la province de la Colombie Anglaise depuis que l'acte est en vigueur ; je veux dire de la production pour un mois quelconque depuis le 24 octobre, en comparaison des mois correspondants des années précédentes ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je pense qu'il existe des renseignements de cette nature.

M. R. L. BORDEN : Le ministre voudra bien, sans doute, fournir ces renseignements quand il présentera le bill ?

On fait rapport de la résolution ; elle est lue une seconde fois et adoptée.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Demande qu'il lui soit permis de présenter le bill (n°127) modifiant l'acte relatif au paiement de primes au plomb dans les minerais de provenance canadienne.

La motion est adoptée ; et le bill lu une première fois.

INSPECTION DES GRAINS.

Le bill (n°113) relatif à l'inspection des grains est lu une seconde fois.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je propose de renvoyer ce bill à un comité spécial. Le sujet est quelque peu compliqué et demande à être considéré avec soin. Je propose que le bill soit renvoyé à un comité spécial composé de MM. Campbell, Ross (Ontario), Sifton, Douglas, Bickerdike, Talbot, Scott, Henderson, Smith (Wetworth), Wilson et Robinson (Elgin-ouest), ce dernier représentant le groupe indépendant.

M. MACLEAN : Les marchands de grain auront-ils l'occasion de se faire représenter devant le comité ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Le comité est nommé dans ce but. Je renvoie le bill à un comité spécial, afin que toutes les parties puissent être entendues.

M. R. L. BORDEN : Sans doute, c'est une précaution très sage, mais qu'on ne prend pas d'ordinaire. Peut-être l'honorable ministre sera-t-il assez bon pour nous en donner la raison.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : La plupart des dispositions de ce bill ne sont nullement nouvelles. De temps à autre l'acte général d'inspection a été modifié, en ce qui regarde l'inspection des grains, et il n'a pas

toujours été facile de déterminer la portée exacte de ces amendements. L'honorable député concevra facilement que, quand de nombreux amendements sont faits pendant un nombre considérable d'années, ils peuvent sembler, au moins, ne pas être concordants. Mon but principal, à part de reviser un détail important ou deux, est de codifier ces amendements, d'en faire un acte que tout le monde puisse comprendre. En outre, de nombreuses plaintes touchant l'inspection des grains nous ont été transmises au département. L'honorable député comprendra qu'il est de première importance que le jugement de notre inspecteur des grains, une fois ceux-ci rendus en Grande-Bretagne, ne soit pas mis de côté. Je désire faire en sorte que l'inspection soit rendue le plus uniforme possible et que le certificat donné par notre inspecteur reponde exactement à la condition du grain lorsqu'il sera reçu en Grande-Bretagne. Puis, je voudrais, autant que possible, faire concorder les règles qui ont cours dans les deux divisions territoriales, celle de l'Est, et celle de l'Ouest, ou du Manitoba. Or, il y a eu beaucoup de divergence d'opinion entre les experts à ce sujet, et je pense qu'il serait très désirable que toutes les parties intéressées fussent entendues devant un comité spécial qui donnerait tout le temps et toute l'attention voulue au sujet. Les fonctionnaires du département se sont donné beaucoup de mal dans le but de rendre ce bill applicable dans la mesure de leurs connaissances ; mais leur travail ne souffrira pas d'être soumis à l'examen de quelques autres personnes compétentes.

M. R. L. BORDEN : Etant données ces explications du ministre, il me semble sage de renvoyer ce bill à un comité spécial. Le sujet en est un de grande importance. A la réunion des chambres de commerce de l'empire, à Montréal, l'année dernière, quelques personnes engagées dans le commerce des grains critiquèrent les certificats émis. La réponse fut, je pense, que les certificats dont on se plaignait avaient été réellement émis dans les Etats-Unis. Mais le sujet est important, et je pense que le bill pourrait bien être soumis à un comité.

La motion est adoptée.

LA COMMISSION DU PORT DE PORT-ARTHUR.

L'honorable M. PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) propose la deuxième lecture du bill (n° 98) relatif au port de Port-Arthur.

L'honorable M. HAGGART : Quelle est la fin de ce bill ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Le bill a pour fin de soumettre le port de Port-Arthur à la juridiction d'une commission. Une demande a été faite par des représentants du conseil du comté, et on a pensé qu'il serait dans l'intérêt de la navigation et du commerce d'en agir ainsi. Il a été préparé un bill semblable pour le port de Fort-William, à la recommandation particulière de la chambre de commerce de cette localité. C'est une commission de port ordinaire, et ses pouvoirs sont plutôt administratifs qu'autre chose. La commission sera chargée de la gestion du port de Port-Arthur, mais elle n'aura pas le droit de faire d'emprunt.

La motion est adoptée, le bill lu une seconde fois, et la Chambre se forme en comité pour le délibérer.

Article 1er.

L'honorable M. HAGGART : Est-ce la pratique de placer un port où il ne s'est pas fait de dépense locale sous la direction de la commission du port ?

L'honorable M. PREFONTAINE. Le bill a pour fin, comme je l'ai expliqué, de mettre les affaires du port aux mains d'une commission composée de personnes de l'endroit, au lieu de les laisser entre les mains du département de la Marine et des Pêcheries, comme c'est actuellement. Le département de la Marine et des Pêcheries voit maintenant à la perception des droits, etc., et le département des Travaux publics voit à l'établissement des travaux qui peuvent être nécessaires. Ces deux ports prennent beaucoup d'importance ; le commerce augmente beaucoup et les intéressés nous ont représenté qu'en les laissant à la gestion d'une commission comme celle-ci, l'intérêt public serait mieux servi.

M. BELL : Ne serait-il pas mieux servi par une commission que par deux ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Il existe deux ports distincts et on a demandé l'établissement de deux commissions. Port-Arthur et Fort-William ne forment pas un seul port.

M. BENNETT : Y a-t-il eu un maître du port à Port-Arthur, et dans ce cas, quel montant a-t-il perçu des navires, l'année dernière ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Je n'ai pas ces renseignements sous la main, mais je les obtiendrai.

M. BENNETT : Est-ce toujours la règle que le maître du port perçoive un droit sur les navires des Etats-Unis faisant escale à un port canadien ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Je ne puis fournir ce renseignement sur l'heure, mais je le fournirai.

Article 2.

L'honorable M. HAGGART : Que se propose-t-on de payer au maître du port et aux commissaires ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Les commissaires du port ne reçoivent pas d'appointements. S'ils nomment un capitaine du port, ils verront à le rémunérer au moyen d'un droit.

Article 5.

M. HAGGART : Chargez-vous la commission de diriger les travaux du gouvernement à cet endroit, par exemple sur les quais ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Les quai actuels seront placés sous les soins des commissaires, qui auront aussi l'administration des quais en voie de construction actuellement.

M. BLAIN : Tient-on un registre des sommes reçues pour droits, de même qu'il est tenu un registre du tonnage ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Oui, ils sont obligés de tenir les livres nécessaires et de rendre leurs comptes.

M. BLAIN : Le font-ils régulièrement ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Oui.

M. BLAIN : Les livres sont-ils examinés et vérifiés ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Oui.

M. HENDERSON : Nous devrions autant que possible libérer les transports de toutes charges, et je n'aimerais pas que cette commission fût autorisée à imposer des droits trop onéreux sur les navires. Comment les droits prélevés jusqu'ici soutiennent-ils la comparaison avec ceux établis par le présent bill ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Les taxes établies par les commissaires doivent être soumises à l'approbation de l'Exécutif. Le gouvernement n'autorisera pas l'imposition de taxes au détriment du port, et d'ailleurs, on ne saurait supposer que les autorités locales songent à établir des droits préjudiciables aux intérêts de leur port. A Montréal et dans les autres centres, la tendance est vers l'abaissement des taxes. Au cours des sept années dernières, à Montréal, les taxes ont subi un abaissement de 50 pour 100.

M. HAGGART : Quel est le chiffre des taxes actuelles ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Je ne saurais dire. Ces taxes ne subiront pas de relèvement, sous l'empire de ce bill.

M. COCHRANE : Est-ce que ce tarif n'est pas soumis à la règlementation de l'Etat ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Sans doute.

M. COCHRANE : Le ministre devrait donc être au courant de ce tarif.

L'honorable M. PREFONTAINE : Je ne saurais surcharger ma mémoire de tous ces détails, ni me rappeler les tarifs en vigueur dans un millier de ports au Canada.

M. COCHRANE : Sans doute, la chose n'est guère possible ; mais quand le ministre saisit la Chambre d'un projet de loi, il devrait être en mesure de nous éclairer.

L'honorable M. PREFONTAINE: J'irai aux renseignements et je me ferai un plaisir d'éclairer l'honorable député à ce sujet.

M. HENDERSON : Voilà qui devient tout à fait intolérable : à coup sûr, quand un ministre saisit la Chambre d'un projet de loi, il devrait être en mesure de nous éclairer et de nous donner tous les renseignements voulus. Il s'agit ici d'une démarche très importante, intéressant ces ports qui prendront à l'avenir un grand développement. A mon avis, le havre de Fort-William ne le cède en importance à aucun port au Canada. Avant d'adopter un projet de loi tendant à confier la direction de ces ports à trois commissaires, nous avons droit de demander au gouvernement de nous éclairer et de nous donner tous les renseignements voulus sur l'historique de ces ports et sur les perspectives et prévisions de leurs développements futurs.

On a beau prétendre que l'Exécutif exercera sa haute surveillance sur ces quesitions, il n'en est pas moins vrai que s'il est aussi peu renseigné à cet égard que le ministre de la Marine, le pays n'a guère à gagner à la haute surveillance de l'Etat. Le ministre de la Marine semble avoir accaparé tous les pouvoirs qu'il a pu soutirer aux autres ministères, et cela à son bénéfice personnel, et bien qu'il soit doué d'aptitudes hors de pair pour les affaires, il a dépassé quelque peu les bornes. Qu'il laisse donc à ses collègues quelques pouvoirs ; qu'il n'accapare donc point toute l'adminstration du pays et alors il sera en mesure de nous éclairer sur les mesures qu'il soumet à la Chambre. A mon avis, il importe que ce projet de loi demeure en suspens, jusqu'à ce que le ministre puisse éclairer la Chambre.

L'honorable M. PREFONTAINE : L'honorable député m'a rendu un hommage indirect dont je lui sais gré. Il ne semble pas avoir saisi l'objectif du projet de loi——

M. COCHRANE : Le ministre lui-même en connaît-il le but?

L'honorable M. PREFONTAINE : J'étais précisément en train d'expliquer le chose au député de Halton et si l'honorable député (M. Cochrane) a besoin de lumières spéciales, je l'éclairerai volontiers. Ce projet de loi, loin de viser à élargir les pouvoirs du ministère, tend au contraire, à déléguer à une commission les pouvoirs et attributions que le ministre de la Marine a exercés jusqu'ici, relativement à ces ports. C'est à la demande même des municipalités intéressées que j'ai présenté ce bill à la Chambre ; car à leur avis, il est préférable que l'administration de ces ports soit confiée aux autorités locales,

plutôt que d'en charger un fonctionnaire dont le principal souci serait celui de toucher ses appointements. Tous les renseignements demandés sont consignés dans le rapport du ministère de la Marine. Je vais m'en procurer un exemplaire à la Bibliothèque ; j'y puiserai quelques citations pour l'édification de l'honorable député.

M. COCHRANE : Le ministre de la Marine devrait être plus versé que nous ne le sommes dans toutes les questions se rattachant à ces ports ; et s'il lui en coûte trop d'étudier la chose lui-même, rien ne l'empêche de ce décharger de ce soin sur ses fonctionnaires. J'allais dire que c'était une insolence de la part d'un ministre à qui je demande des renseignements, de me répondre qu'il m'est facile de les puiser dans un rapport. Qu'il ne l'oublie pas, il est le serviteur du peuple qui lui a confié la direction d'un important ministère ; et quand je lui demande des renseignements, je n'entends pas qu'il me fasse une réponse aussi cavalière. Si nous lui accordons une rémunération, c'est afin qu'il nous éclaire sur ces questions, et s'il manque des lumières voulues, alors qu'il se démette et cède sa charge à quelque autre.

Une VOIX : Accepteriez-vous la tâche ?

M. COCHRANE : Non, monsieur, je ne l'accepterais pas. Je ne tiens pas autant que certains députés à obtenir un portefeuille, et avant de me demander si j'aspire à cet honneur, que ces messieurs attendent donc que leur ambition soit gratifiée. Les voilà à l'affût des circonstances, guettant un portefeuille quelconque, bien qu'au fond du cœur, ils sachent parfaitement qu'à peine l'auront-ils obtenu, on cherchera à le leur enlever. C'est une chose de notoriété publique, on a dépouillé le ministre des Travaux publics de certaines attributions, afin de satisfaire l'ambition du ministre de la Marine ; et je le demande, pourquoi se montre-t-il si ambitieux, lorsqu'il est impuissant à remplir les devoirs de sa charge? Je tiens à bien définir la situation, et voici comment, à mon sens, les choses se sont passées. Comme il tenait à élargir la sphère de son influence et à distribuer à ses clients politiques une plus grande part de faveurs, le ministre avait publiquement déclaré devant ses électeurs qu'il se ferait un remaniement dans ce sens ; et le gouvernement lui a transféré certaines attributions du ministre des Travaux publics ; or, maintenant qu'il a obtenu ces pouvoirs, il veut les affermer à une commission. Quelle rémunération ces commissaires toucheront-ils?

Le ministre de la Marine est déjà rétribué à ce titre, et voilà qu'il déclare préférable de confier cette besogne à une commission, plutôt que d'en charger un de ses fonctionnaires qui n'aurait guère d'autre souci que celui de toucher ses émoluments. A titre de membre de ce comité, je tiens à poser une question au ministre : est-il sincère, en affirmant que ces fonctionnaires n'ont guère d'autre souci que celui de toucher leur traitement? Du train que les choses vont, le gouvernement du pays sera bientôt délégué à des commissions. S'agit-il d'une besogne quelconque à accomplir, si minime qu'elle soit, on s'empresse de la confier à une commission. Je le sais, M. le président, vous vous rangerez à mon avis à cet égard. Vous ne tenez pas à ce que les deniers publics se gaspillent ainsi et soient affectés à la création de commissions inutiles. Le ministre tient beaucoup à nous parler de son ministère. Assurément, dans ce ministère, il doit y avoir des fonctionnaires chargés de recueillir les renseignements demandés par le comité ; sinon, qu'on donne au ministre un deuxième secrétaire.

M. HAGGART : Je suis peut-être en mesure de donner à l'honorable député les renseignements qu'il a demandés au ministre. En consultant le rapport du ministère, il constatera qu'il n'a pas été perçu de droits de port, ni à Fort-William ni à Port-Arthur. Le ministre affirme que les droits, à l'avenir, ne subiront pas de relèvement, et le projet de loi à l'étude, affirme-t-il, ne vise qu'à l'établissement de certains droits de port à Fort-William et à Port-Arthur. C'est là une question fort grave qui mérite étude. Les steamers de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique desservant Port-Arthur ont 5,000 tonneaux de port. Sous l'empire de ce projet de loi, les droits perçus sur un de ces steamers pourraient atteindre le chiffre de $50 chaque fois qu'il entre dans le port. Jusqu'ici la compagnie n'a jamais acquitté de droits. Cependant, si le ministre met sa promesse à exécution, le bill ne modifiera en rien la situation, puisque, comme il l'arme, il n'y aura pas de relèvement de droits.

M. BENNETT : Le député de Lanark-sud (M. Haggart) se trompe en affirmant qu'il n'a pas été imposé de droits ; mais il a raison de dire qu'il n'a pas été effectué de remise de taxes. A la page P-137 de son rapport, l'auditeur général déclare que, dans la province d'Ontario, il n'y a que deux ports, Fort-William et Midland, et que les fonctionnaires préposés à ces ports n'ont pas fait de remise de taxes. Sans doute, le maître du havre empoche toutes les taxes qu'il peut percevoir. Les propriétaires de navires américains se plaignent que, lorsqu'ils entrent au port de Midland deux fois au cours de la saison de navigation, ils sont tenus d'acquitter certains droits, généralement établis d'après le tonnage : tandis que lorsqu'un navire canadien fait escale à un port américain, on n'exige pas de semblables taxes. A coup sûr, dans la province d'Ontario, il doit y avoir plus de deux ports où il se perçoit des droits ; ou bien faut-il conclure que les maîtres de port perçoivent ces taxes et les empochent ? A mon avis, dans l'intérêt même du pays, il faudrait supprimer tous ces impôts, d'autant plus qu'aux Etats-Unis ces droits sont abolis. Est-ce que

les maîtres de port, à Fort-William et à Port-Arthur, auront carte blanche et pourront s'approprier toutes les taxes perçues, ou bien ces taxes leur tiendront-elles lieu d'émoluments ?

M. CLANCY : J'ai attendu avec une assez vive impatience que le gouvernement nous fît connaître sa pensée sur une question qui me semble de la plus haute importance. La tendance de l'époque est de favoriser autant que possible et de faciliter les transports économiques. On ne saurait imposer de droits de port ou autres taxes, sans que ces deniers sortent du gousset des expéditeurs. Voilà une question dont la solution devrait reposer sur une base plus solide que les simples représentations d'une chambre de commerce, quelque respectable et influente que soit cette institution. Le gouvernement devrait formuler un système bien arrêté à cet égard. On ne nous a pas encore dit quel objectif on veut atteindre, en établissant des commissaires du port, si peu rétribués qu'ils soient, chargés de surveiller les navires de commerce, à l'entrée ou à la sortie des ports canadiens. Au moment même où les compagnies ne cessent de s'adresser au gouvernement pour obtenir la suppression des droits de navigation sur les canaux et le dégrèvement des voies fluviales, il est assez singulier que le gouvernement songe à établir une disposition législative tendant à l'imposition d'une taxe qui, si minime qu'elle soit, grèvera infaillblement le commerce et constituera une mesure rétrograde. Le gouvernement devrait nous dire à quel mobile il obéit, en adoptant ce système. Bien que la rémunération accordée à ces commissaire du port ne soit pas asssez élevée pour créer des alarmes, force m'est bien d'avouer que cette dépense est inutile, à moins que l'objectif visé ici ne soit plus justifiable que cette mesure ne semble l'indiquer.

Sir WILFRID LAURIER : Comme l'a fait observer mon honorable collègue, cette loi, je me le rappelle parfaitement, a été adoptée, à la demande des autorités commerciales de ces deux villes, Port-Arthur et Fort-William. Les chambres de commerce nous ont demandé de leur confier l'administration de ces deux ports. Ces ports sont de création récente. Leur établissement est contemporain de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, et jusqu'aujourd'hui leur administration a été dévolue au ministère de la Marine. Il n'est donc pas étonnant que les citoyens et les marchands de ces deux villes aspirent à obtenir l'administration de leurs propres ports.

M. COCHRANE : Ont-ils participé aux frais d'établissement de ces ports ?

Sir WILFRID LAURIER : Non. Et ils ne songent nullement à en retirer de profits personnels; seulement, ils désirent y attirer tout le commerce possible et concurrencer tous les autres ports. Tous les ports situés sur les lacs se font concurrence, pour y attirer le trafic, chose d'ailleurs très naturelle et très louable. Les citoyens de ces deux villes prospères prétendent qu'ils sont en mesure de soigner leurs propres intérêts plus avantageusement que ne le pourraient faire des étrangers, et je me range parfaitement à leur avis. Ils sauront mieux surveiller leurs propres intérêts, et dans la mesure même notre pays en bénéficiera. Par conséquent, quand ils demandent qu'on leur confie l'administration de leurs propres ports, le gouvernement estime que c'est là une demande fort naturelle, fort légitime et une très louable ambition. J'abonde absolument dans le sens de l'honorable député quand il affirme qu'il ne faut pas grever à outrance notre commerce, mais qu'il importe d'alléger autant que possible le fardeau des taxes. Le projet de loi à l'étude ne viole nullement ce principe. L'administration de chacun de ces ports sera confiée à trois commissaires nommés par le gouvernement, et qui donnent leurs services gratuitement.

M. CLANCY : Non, ils touchent $400.

Sir WILFRID LAURIER : Pardon, c'est la rémunération que touche le maître de port, et assurément c'est une assez minime rémunération. Il importe que les taxes soient aussi peu élevées que possible, et à mon avis cette mesure, bien loin de mériter censure, s'impose à l'approbation de l'honorable député.

M. CLANCY : Personne ne saurait redire à la louable émulation qui règne entre ces ports ni aux vœux que les citoyens de ces villes ont manifesté en demandant qu'on leur confie l'administration de leurs propres affaires.

Mais il s'agit de savoir si le bill à l'étude statue bien sur les meilleurs moyens à prendre pour encourager et développer le commerce. Le bill attribue aux commissaires le pouvoir d'établir un droit maximum, et dans cette mesure-là même, le gouvernement se dépouille de toute maîtrise.

Sir WILFRID LAURIER : Non.

M. CLANCY : La commission peut établir des droits n'excédant pas un centin par tonneau, et dans cette mesure-là même, elle agit indépendamment du gouvernement.

L'honorable M. PREFONTAINE : Non, il faut l'approbation de l'Exécutif.

Sir WILFRID LAURIER : L'Exécutif ne saurait approuver l'établissement d'un droit supérieur à un centin par tonneau.

M. CLANCY : Enfin, c'est une charge quelconque, si peu élevée qu'elle soit, dont se trouve grevé tout navire, chaque fois qu'il entre dans le port, et le premier ministre le sait, la tendance naturelle est de gonfler les recettes, surtout lorsqu'il est pourvu au moyen de les dépenser. Il serait préférable d'exiger une somme légitime, sans établir de

droit, plutôt que d'imposer des taxes qui tendraient, même dans une faible mesure, à grever le commerce.

Sir WILFRID LAURIER : Je me range à votre avis.

M. CLANCY : Je doute beaucoup que le gouvernement fasse acte de sagesse en attribuant ces pouvoirs aux commissaires, pouvoirs dont la création me semble inutile et que le gouvernement pourra difficilement restreindre.

Sir WILFRID LAURIER. Il règne actuellement parmi les différents ports situés sur les lacs une vive concurrence, tendant à attirer le commerce. Quant à Port-Arthur et à Fort-William, ces deux ports ont l'ambition de rivaliser avec Duluth, ce grand port américain, et voilà pourquoi les autorités de ces villes demandent qu'on leur confie l'administration de leurs propres ports. Nous pouvons compter que le sentiment de leur intérêt personnel les portera à ne pas imposer de taxes qui éloigneraient les navires de leurs ports. Dans leur propre intérêt personnel, les citoyens de ces villes s'efforceront d'administrer leurs affaires d'une façon assez économique pour y attirer le commerce. Cependant' je saisis parfaitement le pensée de l'honorable député, et j'abonde dans mon sens. L'instinct commercial est si chatouilleux que même une minime fraction d'un centin peut contribuer à dévier le commerce d'un port à un autre. Aussi, non seulement le gouvernement a-t-il limité le pouvoir des commisaires au taux minimum d'un centin par tonneau, mais le parlement lui-même consacra cette restriction. Du reste, advenant que même un droit d'un centin par tonneau soit exagéré, l'Exécutif s'est réservé le droit de réglementer cette taxe dont l'établissement est confié aux autorités locales, d'une façon subordonnée à l'approbation de l'Exécutif. Il y a tout lieu de supposer que la commission du havre, loin de chercher à éloigner le commerce du port, cherchera à l'y attirer.

M. KEMP : Le ministre de la Marine (M. Préfontaine) et le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) affirment que si la Chambre est saisie de la mesure en discussion, c'est que les citoyens de Port-Arthur et de Fort-William tiennent à administrer les affaires de leurs ports. Comment se fait-il qu'on nous demande une loi d'exception en faveur de ces deux ports ? Dans tous les autres ports importants, comme Toronto, Montréal, Québec—et sans doute Port-Arthur et Fort-William sont destinés à devenir de grands ports —les commissaires sont nommés, de concert par le conseil de ville et par la chambre de commerce. Port-Arthur grandira en importance à l'avenir. Les citoyens de cette ville demandent qu'on leur confie l'administration des affaires de leurs ports. Or, d'après la teneur de ce projet de loi, tous les actes des commissaires sont soumis à l'approbation de l'Exécutif. Ils n'ont pas même l'autorisation de nommer le maître de port ; car sous l'empire de l'article 8, la commission peut nommer le maître de port, de l'agrément du ministre de la Marine. Ainsi, les citoyens de cette ville n'obtiennent pas l'administration des affaires de leur port dans toute la mesure prévue par eux, quand ils ont demandé ce pouvoir. Quelle sera la durée des fonctions des commissaires ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Ils sont inamovibles, sauf forfaiture.

M. KEMP : Le ministre pourrait-il nous dire sur quel précédent s'appuie cette loi. Le parlement a-t-il porté quelque loi spéciale de ce genre, au bénéfice de quelque autre port du pays ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Ces ports sont légion : Saint-Jean, Halifax, North-Sydney, Trois-Rivières, pour n'en citer que quelques-uns.

M. KEMP : Il n'existe pas de loi semblable s'appliquant à Toronto, Québec et Montréal ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Oui, les ports de Québec et de Montréal sont aussi sous ce régime.

A six heures, le comité suspend ses travaux.

Reprise de la Séance.

Le comité reprend ses travaux à huit heures.

M. CLANCY : A mon avis, comme preuve de la bonne foi des citoyens qui demandent au parlement l'autorisation de percevoir ces droits, il faudrait statuer ici que toutes les taxes perçues seront remises au receveur général et versées au fonds du revenu consolidé du Canada. En pareilles circonstances, j'en suis convaincu, les commissaires se désisteraient de leur demande relativement à ces taxes. Je le répète, ces deux ports, sans doute, l'emporteront en importance sur tous les autres ports du pays. Que le premier ministre ne l'oublie pas, il s'agit ici de l'avenue principale de communication entre l'Est et l'Ouest. C'est par cette voie que s'effectueront tous les transports de grain, au moins durant une certaine période de l'année, et ces transports devront s'effectuer par voie fluviale. Toute taxe de ce genre grèvera infailliblement ces transports, et ce sont les producteurs de grains, de concert avec les transporteurs, qui acquitteront cet impôt. C'est donc une taxe au détriment du commerce.

Ces ports sont situés sur la principale avenue entre l'Ouest et l'Est, et le droit d'imposer ces taxes entraîne nécessairement, comme corollaire, le droit de percevoir et de dépenser des deniers publics dont le contrôle revient

de droit au gouvernement et au parlement. On a commis une grave erreur, par le passé. Sans doute, il est possible que quelques vieux parlementaires ne se rangent pas à mon avis, mais je le répète, on a commis une erreur, en autorisant les commissaires des ports à percevoir des droits et à dépenser ces deniers. On devrait assimiler les deniers ainsi perçus aux recettes des douanes, aux péages des canaux et autres deniers publics. Je n'affirme pas qu'il y ait eu malversation à cet égard par le passé, mais ce système à mon avis est condamnable, et il ne faudrait pas soustraire ces deniers au contrôle du gouvernement et du parlement. A mon avis, le gouvernement doit être tenu responsable de toutes les recettes publiques, quelle que soit la source à laquelle on les demande, et le parlement devrait avoir voix au chapitre, relativement à la dépense de ces deniers. Bien que l'heure soit quelque peu tardive, il est encore temps de demander au premier ministre s'il n'importe pas de revenir sur nos pas et d'effectuer cette réforme, au bénéfice de nos grands ports nationaux. Nous avons des ports nationaux à Montréal, à Québec et ailleurs ; mais si je ne me trompe, notre principal port national sera établi ici même, à ces ports qui servent de porte de communication entre l'Ouest et l'Est. N'épargnons rien pour bien outiller ces ports ; car, en pareille matière, il importe de ne pas lésiner et de ne pas faire de parcimonie. Je le répète, le système projeté tend à encourager les commissaires des ports à consacrer ces recettes à des dépenses qui pourraient s'effectuer plus judicieusement, si on les soumettait à la réglementation de l'Etat. Il s'agit d'adopter ici le meilleur système, et je le répète, si l'on tient à établir des droits de port, il serait préférable de verser ces recettes dans la caisse de l'Etat. Le résultat, comme je l'ai déjà fait observer, c'est que les commissaires eux-mêmes demanderaient l'abolition de ces droits. Cela ne prouve-t-il pas qu'il importe de dégrever complètement le commerce de ces ports ? C'est surtout aux ports en question qu'il faut appliquer ce principe. Le premier ministre, j'espère, étudiera sérieusement la question, au point de vue du dégrevement complet de ces ports. Il ne faut ni hésiter ni user de temporisation, quand il s'agit de l'amélioration de ces ports. Attribuer à ces commissaires le pouvoir d'établir pareils droits, à ce port qui sert de vestibule entre l'Est et l'Ouest, ce serait, à mon avis, une erreur fatale.

Sir WILFRID LAURIER : Je l'avoue franchement, je ne suis pas disposé à discuter, pour le moment, la proposition formulée par l'honorable député, au sujet du port en question, et de tous les havres qui méritent le titre de ports nationaux. Je me contenterai d'observer que cette proposition équivaut à une révolution radicale dans la pratique suivie, non seulement au Canada, mais chez la plupart des nations civilisées.

M. CLANCY.

Si je ne me trompe, au Canada, comme ailleurs, ce sont les autorités du port qui dépensent les droits perçus de ce chef, au bénéfice du port lui-même. Voilà la pratique qui prévaut actuellement à Montréal, à Québec, et si je ne me trompe, dans tous les ports importants du pays. Je n'affirme pas que l'honorable député soit dans le tort; loin de là, sa proposition me semble fort légitime. Il y a de puissants arguments qui militent en faveur du dégrèvement complet des ports. D'un autre côté, ce dégrèvement imposerait de lourdes charges au Trésor public ; et si recommandable que soit cette réforme, nous ne saurions l'adopter qu'après mûre considération. Toutefois, en élaborant une mesure de ce genre, il ne conviendrait pas que le gouvernement adoptât à l'égard du port en question une attitude différente de celle qu'il a suivie à l'égard des autres ports. Par conséquent, bien que la proposition de l'honorable député s'impose à notre étude, il est préférable que le bill en discussion suive sa marche régulière, avant de songer à mettre à l'étude la proposition de l'honorable député. Je le répète, cette proposition équivaut à toute une révolution dans le système appliqué jusqu'ici. Quand au port de Montréal, force nous sera, dans un avenir rapproché, de mettre à l'étude la question de son dégrèvement et de la suppression de tous les droits de navigation à ce port. Si nous réalisons cette réforme à Montréal, il faudra l'appliquer à Halifax, à Saint-Jean, et peut-être, également à tous les ports situés sur les lacs. Avant d'adopter une réforme qui révolutionnera tout notre système, il importe d'étudier mûrement la question.

M. GILMOUR : Si je ne me trompe, le gouvernement a l'intention de percevoir des droits à chacun de ces ports. Le premier ministre prétend-il percevoir ces droits de chaque navire ou bateau, qui entre dans les ports de Fort-William et de Port-Arthur ? Si je ne me trompe, c'est là sa pensée. En outre, jusqu'à quelle distance de Port-Arthur ou dans quel rayon en aval du lac, la juridiction des commissaires s'étendra-t-elle ? Mon impression, c'est que le bill à l'étude attribue aux commissaires juridiction absolue dans un rayon assez étendu, en aval du lac.

L'honorable M. PREFONTAINE : Pour le moment, ces ports ne sont pas régulièrement organisés. Le bill en discussion tend à confier à une commission l'administration du havre de Port-Arthur et son organisation comme port. La chose va sans dire, ce service entraînera certaines dépenses et il est stipulé ici que les taxes ou droits établis par les commissaires seront soumis à l'approbation de l'Etat, comme la chose se ferait, si le gouvernement prenait ces ports à sa charge et en confiait l'administration à certains fonctionnaires. Par conséquent, peu importe, à mon avis, que ce port soit administré par le ministère de la Marine ou par une commission de citoyens de cette ville intéressés

dans les affaires de cette localité. Dans un autre article de ce bill, il est décrété que tous les deniers perçus à ce port seront affectés, en premier lieu, au paiement du traitement du maître de port, car les commissaires ne touchent point de rémunération ; et quant au reliquat des deniers perçus, ils seront appliqués à l'éclairage, à l'entretien des bouées et autres services tendant au perfectionnement de l'outillage du port. Je le répète, la chose peut s'effectuer de deux façons, soit par la création d'une commission composée de citoyens de la ville, soit par l'entremise de fonctionnaires du ministère de la Marine, à Ottawa. Or, les citoyens de cette ville nous demandent la création d'un bureau de commissaires ayant mission d'organiser ce port et de le doter de tous les perfectionnements voulus. Quant aux droits qu'il s'agit d'imposer, ils seront soumis à la réglementation du gouvernement. On appliquera à ce port le système en vigueur dans les ports de Montréal, de Québec et d'Halifax et dans toute autre ville où il existe une commission du port. Comme je l'ai déjà fait observer, la tendance actuelle est de dégrever l'administration de ces ports et d'imposer le moins de droits possibles aux navires qui entrent dans ces ports. La question soulevée par le député de Bothwell (M. Clancy) est sans doute fort importante ; mais elle grèverait l'état de dettes s'élevant à des millions de dollars. Il ne faut pas l'oublier, la dette actuelle de la commission du port de Montréal atteint le chiffre de $10,000,000, et c'est au moyen de droits acquittés à ce port qu'on pourvoit au service de l'intérêt de cette dette. Bien loin de relever les taxes de port, on les a abaissées, au cours des années dernières. Les commissaires du port de Montréal sont à la veille d'effectuer une nouvelle dépense de trois millions de dollars, ce qui portera le chiffre de leur dette à $13,000,000. Je ne saurais dire le chiffre précis de la dette contractée par la commission du port de Québec. Je le répète, en se chargeant des dettes de ces différents ports, le pays serait grevé de quinze à vingt millions de piastres. Il est possible que dans un avenir plus ou moins rapproché, le pays se charge de ces dettes, mais à mon avis nous ne sommes pas en mesure d'épouser pareille responsabilité pour le moment, surtout, relativement à la mesure en discussion.

M. GILMOUR : Si le gouvernement décide, un jour, de dégrever les ports nationaux, en se chargeant de leurs dettes, ce système, à mon avis, ne différerait guère de celui qui consiste à accorder des primes à nos différentes industries nationales. J'ai une question à poser au sujet de la comptabilité relativement aux droits imposés aux navires : le gouvernement nommerait-il un fonctionnaire chargé de vérifier ces comptes pour l'Etat? Le ministre de la Marine n'a pas répondu à ma première question.

Je le répète, dans quel rayon en aval du lac, la juridiction conférée au commissaires par ce bill s'étendrait-elle, et à quelle distance de Port-Arthur ? Voici pourquoi je pose cette question : les commissaires du port de Montréal sont citoyens de cette ville et, sans doute, les commissaires du port de Port-Arthur seront également choisis parmi les citoyens de cette ville. Ils veilleront aux intérêts de Port-Arthur, de préférence à ceux de toute autre localité située dans un rayon de plusieurs milles, sur le parcours du lac. La même observation s'applique à Fort-William. Quant aux droits de port, le ministre n'est-il pas d'avis qu'il importerait de faire de Montréal un port franc ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Eriger Montréal en port franc serait sans doute une excellente réforme dont le commerce du pays ne saurait que bénéficier. Sans doute, ce principe ne saurait s'appliquer uniquement au port de Montréal ; il faudrait le généraliser, et le pays serait grevé d'une dette énorme. Je ne suis guère renseigné au sujet des distances, mais si j'en juge d'après la description du port contenue dans l'article 2, il embrasse un rayon de dix à quinze milles.

M. R. L. BORDEN : La proposition du député de Bothwell (M. Clancy) soulève moins une question d'administration qu'une question d'intérêt public. Personne n'en saurait douter, les commissaires qui seront chargés de l'administration de Port-Arthur s'acquitteront parfaitement de leur tâche. Il ne s'agit pas ici d'une critique dirigée contre la mesure elle-même. Il s'agit de savoir si le gouvernement tient à déployer tous ses efforts et à prendre tous les moyens voulus pour empêcher qu'on ne retarde le développement de ces ports, par l'imposition de taxes qui pourraient aggraver le danger de la concurrence, de la part de nos rivaux de la république voisine. Tous les ports de l'est sont vivement intéressés au progrès de Port-Arthur et de Fort-William. Les ports de Montréal et des provinces maritimes sont souverainement intéressés à ce que les transports se dirigent vers Port-Arthur et Fort-William et à l'expédition du grain par la voie de ces deux ports. Si les transports se dirigent vers Port-Arthur, et si l'expédition du grain s'effectue par les routes canadiennes, les ports de l'Est, sur le Saint-Laurent ou sur le littoral de l'Atlantique seront en meilleur lieu de bénéficier du trafic, que si les grains se dirigent vers Duluth. Que le gouvernement ne l'oublie pas, la concurrence est très vive dans la république voisine et l'acheminement du trafic à destination de l'Est vers ces ports n'est qu'une mesure préliminaire à l'acheminement des transports en territoire canadien et à l'expédition des marchandises par la voie de ports maritimes canadiens. Voilà pourquoi, à mon avis, sauf en cas d'urgence absolue, le gouvernement ferait acte de sagesse en n'imposant aucune restriction et en n'établissant ni taxes ni droits qui puis-

sent retarder le développement de ces ports. Les citoyens de Fort-William et de Port-Arthur eux-mêmes sont souverainement intéressés à ce qu'on ne grève pas ces ports de droits et de taxes qui tendraient à dévier le trafic vers le sud. Je ne saurais me prononcer, en connaissance de cause ni parler de science certaine, de la situation des transports qui s'effectuent du port de Duluth. J'ai envoyé quérir certains documents indiquant la distance relative de Port-Arthur et de Fort-William de certains centres de distribution dans l'Ouest, comparativement à la distance de ces points de Duluth, par une voie ferrée qui sera probablement construite. Puisqu'il est possible que les transports puissent dévier au moyen d'une communication directe entre les grands centres de distribution de l'Ouest et Duluth, en présence de pareil danger, avant d'inaugurer pareil système, n'avons-nous pas le droit de réfléchir sérieusement et d'étudier mûrement la situation des transports à Duluth, et surtout ne faut-il pas se demander si l'adoption de pareille mesure ne tournera pas éventuellement à notre détriment dans un avenir rapproché ? Le port de Duluth est notre concurrent par excellence et ce port, paraît-il, est admirablement outillé et rien ne s'oppose à ce que les transports s'acheminent vers ce centre.

Le ministre de la Marine peut-il éclairer la Chambre sur les transports à Duluth ? A mon avis, cela est une des premières questions qui s'imposent à notre attention, en étudiant cette mesure. Le projet de loi autorise l'établissement de taxes, de droits maxima, d'une façon subordonnée à l'approbation de l'Exécutif. Sans doute, il convient d'établir cette sauvegarde, mais il s'agit surtout ici du système adopté par le gouvernement, dans cette mesure tendant à l'imposition d'un droit sur le tonnage de tous les navires entrant dans ces ports. La distance de Winnipeg à Fort-William et Port-Arthur, par le chemin de fer Canadien du Pacifique, est d'environ 426 milles, tandis que par le chemin de fer Canadien du Nord, elle est de 438 milles ; et paraît-il, il serait possible de construire, de Winnipeg à Duluth, une ligne dont le parcours oscillerait entre 370 et 384 milles. Il serait possible de construire une autre ligne de 431 milles de longueur au plus. Par conséquent, si l'on prend Winnipeg comme centre de distribution, il serait possible de construire vers Duluth une ligne qui abrègerait de 60 à 70 milles le parcours de la ligne de Winnipeg à ces deux ports. Ainsi, au danger d'une concurrence des plus vives vient s'ajouter un autre danger aussi grave: la concurrence, au moyen d'une ligne de 431 milles de parcours tout au plus. La construction de cette ligne peut se réaliser presque immédiatement. Ainsi, on pourrait construire même cette année, une ligne de chemin de fer qui abrègerait la distance de 370 à 384 milles. En présence de ces faits, le ministre de la Marine, à mon avis, aurait dû, au préalable, mûrement étudier la situation des transports à Duluth, avant d'inaugurer pareil système et d'imposer des droits sur le tonnage des vaisseaux entrant dans ces ports.

Qu'on veuille bien comprendre qu'il n'entre pas dans ma pensée de retarder le moins du monde le développement de ces ports ; je crois, au contraire, qu'il faut les développer et les outiller ; mais en le faisant, il faut prendre garde de ne pas les placer dans des conditions désavantageuses vis-à-vis la concurrence qui va se produire, si elle n'existe pas déjà, entre ces ports et celui de Duluth.

Sir WILFRID LAURIER : La différence de longueur des lignes n'est que d'environ 50 milles ou, plus exactement, 42 milles, puisque la distance de Winnipeg à Port-Arthur est de 426 milles et de Winnipeg à Duluth, de 384 milles. Une distance de 42 milles ne compte pas pour beaucoup, après tout. Les prix sur toutes les lignes entre Winnipeg et les ports du lac Supérieur seront nécessairement ceux de la ligne la plus courte et, par suite, la moins coûteuse. Toutes les autres auront à ajuster leurs tarifs à ceux de cette ligne. L'idée qu'ont exprimée mon honorable ami (M. Borden) et l'honorable député de Bothwell (M. Clancy), de ne pas grever outre mesure les ports des lacs ou, mieux encore, d'en faire des ports francs, mérite d'être sérieusement étudiée.

Je dois dire qu'en préparant ce projet de loi, nous avons agi d'après la requête des commerçants de Fort-William et de Port-Arthur. Avant de songer à faire de ces villes des ports francs, il conviendra d'élaborer un plan qui a une application générale. Nous sommes tous d'accord sur ce point, qu'il faut favoriser le développement de ces ports, et, dans ce but, nous n'avons pas cru pouvoir mieux faire que de nous conformer au plan proposé par les principaux intéressés. Il n'y a pas aujourd'hui un port au Canada qui ne doive son développement à ce régime qui consiste à permettre aux autorités locales de percevoir des droits et d'en employer le produit à l'amélioration des ports. L'idée de mon honorable ami n'est pas nouvelle ; elle occupe en ce moment l'attention de la Commission des transports ; mais, en attendant, nous avons pensé ne pas pouvoir mieux faire que de favoriser le développement de ce port suivant la méthode employée jusqu'ici.

M. R. L. BORDEN : La politique du gouvernement, depuis quelques années, avait été de faire disparaître, autant que possible, toutes les charges qui pesaient sur le trafic, et cette politique a été en partie appliquée.

Sir WILFRID LAURIER : C'a été notre système politique, et l'objectif visé par là et de faciliter le développement de la route du Saint-Laurent.

M. R. L. BORDEN : Pour le moment, je n'entends pas discuter ce système dans ses grandes lignes, car j'ai déjà émis mon avis

à cet égard. D'ailleurs, peu importe, pour le moment, l'application de ce système d'une façon générale, si nous adoptons la proposition de l'honorable député (M. Clancy). Il faut se garder de créer aujourd'hui, relativement à Fort-William et à Port-Arthur, une situation qui manquerait de stabilité, et il ne faut pas s'exposer au risque de recommencer, à brève échéance, l'œuvre déjà accomplie au bénéfice de ces ports et de tous nos autres ports nationaux. En faisant de Fort-William et de Port-Arthur des ports francs, nous ne commettons pas d'injustice à l'endroit des ports canadiens de l'Est ; car les ports de Montréal, de Québec, de Saint-Jean et d'Halifax sont intéressés, dans une très large mesure, à ce que les ports de l'intérieur soient des ports francs, puisque dans la mesure même où ces ports pourront concurrencer Duluth, dans cette mesure-là même les ports canadiens de l'Est bénéficieront des transports. Le gouvernement doit bien se garder de s'engager, sans mûre délibération, à l'application d'un système comme celui dont il nous trace les grandes lignes dans le bill en discussion. Et en cela il consulterait non seulement les intérêts de Fort-William et de Port-Arthur, mais encore ceux des transporteurs de céréales, ceux des populations agricoles de l'Ouest, ainsi que les intérêts de nos ports nationaux sur le Saint-Laurent et dans les provinces maritimes.

A mon avis, le gouvernement devrait user d'une sage temporisation, avant de faire adopter ce projet de loi par la Chambre, et cela afin de constater s'il est urgent, dans l'intérêt public même, de faire de ces ports de l'intérieur des ports francs et nationaux, dans la véritable acception du terme.

Sir WILFRID LAURIER : L'avis exprimé par le chef de l'opposition semble marqué au coin de la sagesse, et je conseillerais à mon collègue le minstre de la Marine et des Pêcheries de remettre à l'étude les différents articles du bill en discussion, sans toutefois le retirer des mains du comité.

M. SPROULE : Le gouvernement, à mon avis, devrait attendre le rapport de la Commission des transports, afin de pouvoir bénéficier de ses lumières et d'être en mesure de résoudre la question en pleine connaissance de cause.

L'honorable M. PREFONTAINE : Avant de demander que le bill soit voté en troisième délibération, j'attendrai que la question ait été plus mûrement étudiée. En me rangeant à l'avis des citoyens des localités en question, intéressés à l'élaboration du bill à l'étude, je dois l'avouer, je n'ai pas fait entrer en ligne de compte la question dans tout son ensemble. J'ai visité Duluth, à titre de commissaaire du port de Montréal, et si je ne me trompe,—je ne saurais affirmer la chose avec certitude—Duluth n'est point un port public, mais il est sous la direction de plusieurs importantes compagnies d'intérêt privé.

M. KEMP : A Montréal et à Québec, les droits de port se perçoivent pour les besoins des docks, et, dans le cas de Montréal, probablement aussi pour l'approfondissement du chenal. Il n'y a aucun parallèle à établir entre ces droits et ce que l'on propose par ce bill. Les docks existent actuellement à Port-Arthur et sont la propriété des grandes compagnies de chemins de fer. Si d'autres sont construits, ceux qui en auront fait les frais auront droit d'en faire payer l'usage. Adopter ce projet de loi, c'est consacrer le principe de l'imposition par l'Etat d'un droit sur les transports.

N'ayant pas encore devant nous de renseignements sur les droits imposés à Duluth et autres ports américains, nous commettrions une faute, je crois, en appliquant ce principe à Port-Arthur et à Fort-William, probablement les seuls ports canadiens sur les Grands Lacs qui soient destinés à acquérir une importance considérable.

Tout minimes que sont ces droits, les expéditeurs les verront constamment se dresser devant eux, ce qui aura pour effet de détourner le trafic au profit des ports américains Aussi, quoi qu'il advienne de ce bill, j'espère que le gouvernement, comme il l'a déjà fait dans le passé, assumera la légère charge que ces droits représentent. J'aimerais à savoir si les personnes qui ont demandé cette législation ont bien compris que toutes nominations de commissaires se feraient par le gouvernement. Il est d'usage, comme le ministre le sait, que le conseil de ville et la chambre de commerce participent avec l'Etat à la nomination des commissaires d'un port ; et il me semble qu'il serait sage de donner aux citoyens de Port-Arthur et de Fort-William l'occasion de nommer eux-mêmes un ou même deux de ces commissaires.

L'honorable M. PREFONTAINE : Je me suis laissé dire que les parties intéressées—les chambres de commerce—ayant pris connaissance du projet de loi et l'ayant approuvé, en avaient demandé l'adoption suivant sa teneur. Plus tard, quand ces ports auront pris plus d'importance, il pourra devenir nécessaire d'augmenter la composition du bureau ; mais, pour le présent, le département est d'avis, avec l'approbation des parties intéressées, que les trois commissaires nommés par le gouvernement suffiront aux besoins de chacun de ces ports. La même règle ne s'applique pas partout. A Montréal, pendant un grand nombre d'années, la commission du port n'était pas constituée comme elle l'est à présent ; et, comme démonstration de l'excellence du principe d'établir ainsi des conseils d'administration des ports, je puis dire que le port de Montréal n'aurait jamais, j'en suis fermement convaincu, pris un aussi rapide développement et n'aurait jamais eu l'importance qu'il a aujourd'hui, sans l'énergie et l'esprit d'entreprise de certains mar-

chands de cette ville qui, en 1848 ou 1850, ont les premiers créé la commission du port de Montréal. Après avoir ainsi constitué leur conseil d'administration, ces mêmes hommes ont pris sur eux de faire creuser le fleuve entre Montréal et Québec, commençant par un chenal de 9 ou 10 pieds de profondeur, avec l'intention de l'approfondir jusqu'à 20 pieds, et finissant par lui donner 25 ou 26 pieds, profondeur qu'il avait lorsque, il y a dix ans, le département des Travaux publics, en a pris une partie à sa charge. Les commissaires du port de Montréal ont dépense des sommes d'argent très considérables et, bien que ces sommes aient été perçues sur le trafic maritime entrant dans le port, cela n'a pas empêché le port de progresser et d'arriver à ce qu'il est aujourd'hui. Ces charges, au lieu d'augmenter, ont graduellement diminué, et elles sont aujourd'hui de 50 à 60 pour cent moindres qu'elles n'étaient autrefois. Sans doute, l'idée de faire de Montréal et de tous nos ports nationaux des ports francs est une belle et généreuse idée, que j'espère voir se réaliser un jour ou l'autre. Mais en ce qui concerne ces deux petits ports, les intéressés ont cru qu'avec une organisation comme celle que l'on propose, ils seraient en bien meilleure situation de voir exactement ce qu'il conviendra de faire pour assurer leur plein développement. Je le répète, si on permet que ces deux bills soient délibérés en comité, la troisième lecture en pourra être suspendue pour plus ample examen, et je fournirai d'autres renseignements sur la question en général.

M. KEMP : C'est pour cela que j'ai demandé au ministre si les citoyens de Port-Arthur et de Fort-William lui avaient fait savoir, soit de vive voix par écrit, qu'ils auraient aimé à choisir eux-mêmes un ou deux des commissaires.

L'honorable M. PREFONTAINE : Non, il n'en a pas été question.

M. KEMP : Je ne veux pas m'opposer à l'adoption de l'article 7, mais je sens qu'une fois admis le principe de faire payer ces droits de port, droits bien différents des quayages, vous aurez commis, à tout prendre, une bien grave erreur.

M. HENDERSON : A mon sens, cette question prend des proportions beaucoup plus considérables qu'elle n'en paraissait avoir quand le bill a été présenté, ou même lorsqu'il a été lu cet après-midi. Je suis heureux que cette discussion ait eu lieu ; elle nous a donné une très haute idée de l'importance de ces deux villes de Port-William et de Port-Arthur. Le ministre nous a dit qu'il avait été sollicité de présenter ces deux bills par une requête des citoyens de ces villes. Or, il me vient à la pensée que nombre de personnes sont tout autant intéressées à ce qui concerne ces ports que les habitants mêmes de Fort-William et de Port-Arthur. On ne devrait donc pas consulter les habitants de ces villes seulement, mais aussi ceux de Winnipeg, de Régina, de Calgary et de toutes les autres villes de l'Ouest, car ces ports sont, à vrai dire, les leurs. C'est par là que s'effectue, dans une très grande mesure, le transport des marchandises qui de l'Ouest se rendent dans l'Est. Il n'est pas juste, selon moi, d'autoriser les villes de Port-Arthur et de Fort-William à imposer des droits sur l'immense trafic qui, partant de l'Ouest, traversera ces ports avant d'atteindre les provinces de l'Est et finalement la mer. Il me semble que le ministre aurait dû se rendre beaucoup plus loin qu'à Port-Arthur et à Fort-William pour se faire autoriser à présenter ces bills. Tout l'Ouest, à mon sens, aurait dû être consulté. Tout au moins devait-on se préoccuper des intérêts de ses habitants, puisque c'est eux qui vont payer les droits imposés sur le trafic passant par ces ports. Je crois que le ministre ferait bien, avant de s'engager dans cette voie, de retarder l'adoption de ce bill jusqu'à une autre session, s'il le faut, et d'étudier avec soin s'il est bien sage de la part du gouvernement de faire de ces deux ports des cas exceptionnels dans la solution du grand problème des transports en ce pays.

A mon sens, ce sont des cas exceptionnels, qu'il faut traiter d'une façon exceptionnelle. Beaucoup de nos lois s'écartent des anciens précédents, et posent de nouvelles règles, en vue des meilleurs intérêts du pays. Parce que, dans le passé, nous avons eu pour politique de faire administrer certains ports par des commissaires, cela ne doit pas nous empêcher de changer de méthodes, dès que les nouvelles sont meilleures que les anciennes. Je regarde Fort-William et Port-Arthur comme deux des ports les plus importants du pays. Je n'en connais aucun au Canada qui égale celui de Fort-William. Il est possible d'en faire un port excellent et commode à beaucoup moins de frais que tout autre port du pays. On peut, le long des bords de la Kaministiquia et de la rivière de la Mission, construire jusqu'à 25 milles de docks, sans qu'il en coûte beaucoup au pays, car la construction de ces doks est due à l'initiative privée. Le creusement de la rivière, qui constituerait le principal item de dépense, ne serait pas encore bien coûteux. A tous les points de vue, ces deux ports présentent un caractère exceptionnel. Leur situation moyenne entre l'Est et l'Ouest, sur la route que doit suivre la plus grande partie du trafic des importantes régions de l'Ouest, nous justifie de les traiter d'une manière absolument exceptionnelle. En tant que la chose me concerne, je suis tout prêt à dire que ces ports devraient être déclarés ports francs et les populations de l'Ouest autorisées à y faire passer leurs marchandises sans avoir à payer de droits. Nos efforts doivent tendre à diminuer les charges et non à les augmenter. Nous sommes à discuter ce qu'il convient de faire pour faciliter dans une plus grande mesure le transport

du trafic de cette grande contrée de l'Ouest, nous dépensons des sommes considérables pour donner le transport à bon marché, et voici que nous autorisons trois hommes à Fort-William et trois autres à Port-Arthur à imposer des droits sur le transport de l'ouest à l'est.

Le ministre fera bien d'examiner plus à fond cette question. En toute justice, il devrait consulter les populations de l'ouest de Port-Arthur et de Fort-William, qui sont plus intéressées encore que les citoyens de ces deux villes. J'espère que le ministre voudra bien ne pas précipiter le règlement de cette affaire, mais y réfléchir mûrement avant de rien décider. Il serait bon de bien débuter. Ces ports sont nouveau, non encore organisés, et dans une situation différente de ceux de Montréal, d'Halifax ou de Québec. Quelques changements que nous devions apporter à notre manière de traiter les ports de ce pays, voici pour le ministre de la Marine une belle occasion d'exercer son jugement. Qu'il ne s'engage pas dans une voie où, dans quelque cinq ou dix ans, il regrette d'être entré, et qu'il soit contraint d'abandonner, lui ou son successeur en office. L'imposition de ces droits par les villes de Port-Arthur et de Fort-William va constituer une nouvelle charge sur les populations de l'Ouest, et il devrait hésiter avant de faire un pas dans cette direction. Ces deux ports sont frères, et il est bien possible qu'après avoir pris à Port-Arthur un chargement partiel, un bâtiment ait à se rendre à Fort-William pour y compléter sa cargaison. Serait-il juste de faire payer à ce bateau doubles droits. Je suis bien aise d'apprendre que le ministre n'insistera pas pour que la dernière lecture de ce projet de loi ait lieu ce soir, et qu'il nous donnera une autre occasion d'en délibérer. Etant allé à Montréal l'année dernière, j'ai visité le port, et j'ai été grandement émerveillé des améliorations que l'on y fait. Je regrette beaucoup que l'on n'ait pas fait de cette ville un port franc ; c'est là l'avis que j'ai émis à mon retour, et je n'ai pas changé d'opinion depuis.

M. ARCH. CAMPBELL : L'auteur de ce projet, le comité ne saurait en disconvenir, a procédé avec toute la lenteur désirable. Présenté l'année dernière, en guise d'avertissement aux intéressés, le projet de loi qui occupe notre attention a été soumis aux notables de Fort-William et de Port-Arthur, qui en ont approuvé les dispositions. Il me semble, à moi, que l'on est dans la bonne voie. Ces ports commencent à prendre de l'importance, et il est temps de leur assurer une administration convenable. L'imposition d'une taxe légère n'est que conforme à la pratique suivie dans d'autres ports du Canada, et, jusqu'à ce que nous décidions de dégrever absolument les grands ports, je ne vois pas que nous puissions agir autrement avec Port-Arthur et Fort-William. Le grand objet du gouvernement a été d'attirer le trafic sur les voies canadiennes. Nous savons tous et voyons avec regret que de 230 à 240 millions de boisseaux de grains—blé, blé moulu et farine—se dirigent chaque année sur le port de Buffalo, tandis que les ports de Montréal et de Québec n'en reçoivent qu'une quantité comparativement insignifiante. Le gouvernement cherche à changer cet état de choses. On a commencé par supprimer les droits de navigation sur le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent; et par ce moyen a été levée une des barrières qui génaient le marche du trafic vers Montréal et Québec. On a aussi poursuivi avec beaucoup de succès l'amélioration de ces grands ports; et il n'est pas à l'honneur du pays de dire que, jusqu'à il y a trois ou quatre ans, rien n'avait encore été fait dans le grand port de Montréal.

On y était encore de cinquante ans en arrière quant aux facilités de déchargement des grains. Les vaisseaux qui se rendaient là n'y pouvaient décharger que 4,000 boisseaux par heure, tandis qu'à Buffalo le grain se déchargeait à raison de 50 à 60 mille boisseaux par heure.

Il n'est donc pas étonnant que le trafic n'ait pas cherché à s'écouler par la voie de Montréal. On a donc commencé, comme je l'ai dit, par dégrever les canaux ; ce qui a eu tout de suite un bon effet, car une beaucoup plus grande quantité de grain a pris cette année la voie du Saint-Laurent. Le gouvernement a aussi dépensé des sommes considérables pour améliorer le port de Montréal ; et ce sera une autre raison pour que le trafic suive la route canadienne. Maintenant, il me semble que, si l'on doit aller plus loin, si l'on veut affranchir certains ports, il vaudrait mieux commencer par ceux qui sont situés au-dessous du canal Welland. Vous n'ignorez pas, monsieur le président, qu'une grande quantité du grain qui passe par Port-Arthur s'en va à Boston. Rendre ces ports libres n'aurait pas pour effet de faire prendre au trafic la route du Canada. Si, au lieu de cela, vous commenciez par l'autre bout, en donnant la franchise à l'un des ports de l'Est, notre système de transport en pourrait bénéficier. Un temps viendra probablement où tous ces ports seront dégrevés de tout impôt ; mais ce n'est pas encore l'heure d'en agir ainsi. Je ne crois pas que le Dominion soit prêt à prendre charge de tous ces ports. Ce serait une entreprise énorme. Nous avons dépensé $60,000,000 sur les canaux, et leur fonctionnement coûte chaque année de grosses sommes, sans aucune compensation pour nous, puisque les canaux sont libres. Ce serait une bien lourde entreprise que de prendre à notre charge le port de Québec, le port de Montréal, celui d'Halifax, ceux de Saint-Jean, de Fort-William, de Port-Arthur, d'Hamilton et de tous les autres ports importants des Grands Lacs. C'est à quoi il ne faut pas songer maintenant.

M. OSLER : L'honorable ministre pourrait-il me dire combien l'année dernière il est entré de tonnes de marchandises à Port-Arthur et à Fort-William, et combien il en est sorti ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Je n'ai pas ce renseignement.

M. OSLER : Je ne suis guère en mesure de m'expliquer comment fonctionnera ce système de tonnages, mais je crois la chose plus sérieuse que le ministre ne le pense. Prenons par supposition un vaisseau de 2,000 tonnes faisant le trajet de Port-Arthur ou de Fort-William à l'un de nos ports de la baie Georgienne ; on peut compter vingt-huit voyages pendant la saison de navigation, et ce serait, par conséquent, $560 que ce vaisseau aurait à payer. C'est là une taxe énorme. Et si ce vaisseau arrête à l'un et à l'autre de ces ports, comme beaucoup le font, la taxe sera double. Il est probable qu'à l'avenir, cette pratique d'arrêter aux deux ports va se généraliser dans une plus large mesure. Je me suis laissé dire que des élévateurs de très grande dimension se construisent en ce moment à Port-Arthur, et que là se trouvent les élévateurs pour le nettoiement des grains. Si donc un vaisseau de 2,000 tonnes, après avoir été à Fort-William, arrête à Port-Arthur pour y compléter sa cargaison, il aura dû payer pendant le cours de la saison plus de $1,100 de droits. Une capacité de 2,000 tonnes n'a rien d'extraordinaire, même aujourd'hui, et il est probable que les bâtiments vont rapidement augmenter de volume. Je suis sûr qu'avant cinq ans nous en aurons plusieurs d'une capacité de 3,000 tonnes. Pour un vaisseau de ce tonnage, l'impôt serait de $740, et de $1,480 s'il arrête à l'un et l'autre port. Voilà des droits qui, à mon sens, devront faire grand tort à Port-Arthur et à Fort-William. Comme résultat, nous verrons probablement le trafic se diriger vers Duluth. Il va sans dire que je n'ai pas eu l'occasion de vérifier ces chiffres ; mais, s'ils sont exacts, le projet, je le répète, comporte des conséquences plus graves que le ministre ne semble le croire. Ce droit d'un centin par tonne est exorbitant. Je ne sache pas que dans aucun port de ce pays il se perçoive des droits aussi élevés.

M. MONK : Mon honorable ami le député de York-ouest m'a paru être sous l'impression que la gauche entendait s'opposer à la législation qui doit profiter à ces deux ports si important de Fort-William et de Port-Arthur. En ce qui concerne ce côté-ci de la Chambre, ce n'est pas, je dois le dire, la direction que ce débat a prise.

M. CAMPBELL : Il y a pourtant la question de franchise. J'ai compris que le chef de l'opposition (M. Borden) voulait qu'on en fît des ports francs.

M. CAMPBELL

M. MONK : C'est l'objet dernier que chacun de nous, de ce côté-ci de la Chambre, avons en vue en discutant le question. Ceux qui n'habitent pas Port-Arthur, ou qui n'y ont pas d'intérêt à soigner, peuvent bien penser qu'il n'y a pas grand mal à permettre aux citoyens de ces ports importants d'avoir chez eux le régime suranné d'une commission du havre et de taxer, dans la mesure qu'a indiquée, le député de Toronto-est (M. Kemp), les bâtiments qui s'y arrêtent, dès que le reste du Dominion demeure indifférent au développement de ces ports. Nous avons, nous, d'autres vues. Pour ma part, et en tant que Montréal est concerné, je maintiens que ces deux ports importent tout autant à notre propre navigation que le port de Montréal meme. Nous croyons que ces deux ports, encore dans leur enfance,—pour me servir de l'expression de mon honorable ami le député de Middlesex (M. Gilmour),—ne devraient pas être soumis à un régime dont Montréal a retiré bien peu d'avantages. Ce système de commissaires de havre a été créé pour la ville de Montréal longtemps avant la confédération, à une époque où la question du transport, que nous avons discutée ici dans cette Chambre pendant des mois, ne hantait pas encore les esprits. Chaque port était sensé n'avoir à compter que sur ses propres ressources pour vivre et se développer. Montréal doit son avancement aux hommes entreprenants et clairvoyants qui ont agi comme commissaires ou ont autrement aidé à cette œuvre. Je ne sache pas que le présent gouvernement ait rien fait de plus pour le port de Montréal que de poursuivre, à l'instar des gouvernements antérieurs, l'application du régime qui consiste à autoriser les commissaires du port à emprunter de l'argent ou à prêter le leur pour l'amélioration du port. Ce gouvernement n'a rien dépensé dans le port de Montréal, comme port national, sauf pour la construction d'une jetée en bas du courant Sainte-Marie. Le système s'est continué à peu près ce qu'il était à l'époque de son institution en 1848. Il a été très sévèrement critiqué, surtout depuis la confédération. Nous avons à Montréal une quadruple administration. En premier lieu, dans les commissaires du havre, nous avons des hommes qui ne sont pas directement responsables au peuple. C'est au gouvernement qu'ils ont à rendre compte de leurs actes. Leurs pouvoirs sont limités. Le bureau se compose d'hommes qui représentent différents intérêts, et ils ne peuvent entreprendre des travaux importants sans l'approbation du gouvernement. L'autorité y est divisée. L'exécution de projets importants y a souvent été retardée par suite de divergences d'opinion existant au sein même de la commission ou entre les commissaires et l'administration d'Ottawa, qui contrôle les actes de la commission. Il n'y a rien à dire contre la commission du port elle-même ; ils se sont toujours montrés hommes de pro-

grès et fidèles aux intérêts divers qu'ils représentent. C'est le système même que l'on condamne à Montréal ; et voilà pourquoi, depuis tant d'années, nous demandons que l'on remplace ce système par un autre plus moderne, tel que l'ont suggéré des membres de la gauche pour ces deux ports importants, car nous regardons Montréal comme étant un des grands ports de mer du Canada. Voilà pourquoi, monsieur le président, je suis opposé à ce système antique et suranné, des vues duquel nous avons trop longtemps souffert à Montréal, et que l'on impose à ces deux jeunes ports, avec l'inévitable résultat qu'ils souffriront des mêmes inconvénients dont nous avons souffert nous-mêmes dans le passé.

Le député d'York-ouest (M. Campbell) est d'avis que nous imposions ce système à ces deux ports encore neufs, mais dont l'importance ne saurait être méconnue, placés qu'ils sont sur le chemin de notre grande ligne de transport, et que, si nous avons des innovations à faire, nous les fassions dans les ports plus anciens. Mais voilà où se présente la difficulté. Le gouvernement n'est pas prêt, bien qu'il ait souvent fait montre de ses bonnes dispositions, à faire de nos vieux ports, ou de quelques-uns d'eux, des ports nationaux ; le gouvernement n'est pas prêt à adopter pour le port de Montréal, qui porte une dette de $10,000,000, un système nouveau, moderne et perfectionné. Pourquoi donc imposer à des ports de l'importance de Port-Arthur et de Fort-William un système que certains de nos grands journaux et de nos grands corps de commerce, comme aussi plusieurs de nos financiers et négociants, ont condamné comme étant par trop antique pour un port comme Montréal. Depuis son entrée en fonctions, le ministre de la Marine a maintes fois déclaré que c'était l'intention du gouvernement d'unifier l'administration de nos ports. D'abord, il était entendu qu'on les placerait sous sa direction à lui ; puis la gestion devait en être confiée—partie au ministre de la Marine et partie au ministre des Travaux publics, sans oublier le ministre des Chemins de fer et Canaux, à qui l'on devait attribuer une part dans cette gestion. D'après le programme si souvent formulé par le ministre, programme qui a fasciné le public à cette époque, tout le réseau de nos voies fluviale, d'un extrémité du pays à l'autre, devait être placé, comme de droit, sous l'unique direction du ministère de la Marine et des Pêcheries. Or, on a conseillé au ministre de laisser l'administration de ces deux nouveaux ports sous l'ancien régime. Le progrès de la ville de Montréal, et sans doute celui de Québec et de toutes les autres villes maritimes, a souffert de l'application de ce régime. Il ne faut pas l'oublier, le plus important journal de langue française publié à Montréal, a mainte et mainte fois préconisé, avec force arguments et documents à l'appui, l'abolition de la commission du port de Montréal et sa transformation en port national sous la direction absolue du gouvernement fédéral. Voilà, prétend-on, la véritable solution des multiples difficultés qui font actuellement obstacle aux progrès du port de Montréal.

J'en suis convaincu, nul port des Etats-Unis n'est soumis à pareil régime. L'année dernière, le député de la division Saint-Laurent de Montréal (M. Bickerdike), m'a transmis un document contenant un tableau de tous les droits de navigation en vigueur dans tous les ports importants des Etats-Unis. Je n'ai pas ce document sous les yeux, mais, si ma mémoire est fidèle, il ressort de ce document que les ports des Etats-Unis sont dans une bien meilleure situation que leurs ports rivaux : Montréal, Québec, Halifax et Saint-Jean. Comme le premier ministre semble disposé à mettre à l'étude les propositions formulées par les députés de la gauche, je me permettrai de lui offrir, ainsi qu'à son collègue l'avis que voici : il importe d'inaugurer la réforme précisément dans les deux nouveaux ports en question, ces deux points importants de notre réseau fluvial, et d'y appliquer le nouveau régime consacrant la direction absolue de l'Etat en dégrevant entièrement ces deux ports.

Plus tard, nous serons peut-être en mesure, je l'espère, d'étendre ce régime aux anciens ports. Pour le moment, nous ferions acte de sagesse en adoptant le régime en vigueur à Duluth, à Superior-City et autres ports américains qui ont été complètement modernisés. Il n'est pas étonnant que les citoyens de Port-Arthur et de Fort-William, avides d'améliorations et aspirant au progrès, aient demandé l'établissement du régime en vigueur dans les anciens ports, sans se rendre bien compte des défectuosités de ce régime et des conséquences désastreuses qui en découlent. A mon sens, le gouvernement devrait utiliser cette commission dite des transports, afin d'élaborer un système bien moderne et répondant aux progrès du siècle, applicable à l'administration des ports nationaux vraiment dignes de ce nom. Le gouvernement actuel semble trop enclin à confier l'administration des affaires à des commissions. Il a établi la commission dite des transports, la commission des chemins de fer, la commission préposée à la construction du réseau transcontinental ; et dès qu'il surgit quelque grave difficulté, dès qu'on signale à l'attention du gouvernement un grief quelconque, soit au sujet des grèves ouvrières ou autres questions—questions de tarif, comme le fait observer mon honorable collègue (M. Clancy)—incontinent, on a recours à la création d'une commission, qui d'ordinaire ajourne les réformes, retarde le redressement des griefs, et fait retomber le redressement de ces abus sur les épaules de ceux qui ne devraient pas porter ce fardeau. Le gouvernement ferait acte de sagesse en cessant de confier l'administration des affaires publiques à des commissions et en abandonnant la solution des questions importantes au cabinet, qui est directement responsable devant la Chambre et devant le pays.

M. PORTER. Si le manque de logique ne constituait pas la principale caractéristique du député d'York-ouest (M. Campbell) et du gouvernement qu'il appuie, je m'étonnerais de l'attitude qu'il a prise en invoquant, à titre d'argument en faveur du principe consacré par ce bill, la suppression des droits de navigation sur le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent. S'il se fût donné la peine d'étudier la question un seul instant, il se serait donné garde de formuler pareil argument. On le sait, le gouvernement a jugé bon dans sa sagesse de supprimer les droits de navigation sur le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent. Quel objectif a-t-il visé en prenant cette initiative ? Comme il l'a déclaré à l'époque en question, il a voulu imprimer un nouvel essor à la circulation sur ces canaux et faire bénéficier les expéditeurs de moyens de transport plus économiques. A peine avait-il pris cette initiative—et la chose est assez récente pour que le député d'York-ouest (M. Campbell) ne l'ait pas oublié—

M. CAMPBELL : Ne l'ai-je pas déclaré ?

M. PORTER :—le gouvernement jugea utile de faire adopter par la Chambre une mesure tendant à la construction du soi-disant réseau transcontinental à 400 milles de distance, afin de dévier les transports des voies navigables mêmes qu'il prétendait favoriser. Le principe consacré par ce bill n'a pas le mérite de la nouveauté.

Il y a nombre de ports canadiens dont l'exploitation s'effectue sous la direction de commissaires nommés par le gouvernement actuel ou par ses prédécesseurs. Je suis quelque peu au courant de la gestion d'un certain port placé sous la direction d'une commission nommée par le gouvernement actuel. Je ne tiens pas à révoquer en doute la légitimité du principe consacré par ce bill, et je ne saurais dire s'il est préférable de confier à des commissaires l'administration des ports les plus importantes du pays, plutôt que d'en laisser la direction aux autorités locales; mais, à la lumière de l'expérience, je dois déclarer qu'il vaut mieux confier l'administration de ces ports aux autorités locales qu'à une commission nommée par l'Etat. Voici le fait sur lequel je me base pour me ranger à cet avis. Il s'agit d'une pétition présentée un jour au gouvernement par la chambre de commerce, à l'instar de la pétition relative aux ports mentionnés dans le bill à l'étude; et dans la pensée de la chambre de commerce et du conseil municipal, la municipalité avait tout à gagner à ce que l'administration du port fût confiée à une commission plutôt qu'à la municipalité elle-même. Cette pétition parut légitime aux yeux du gouvernement du jour et, par conséquent, il créa une commission; le port fut soustrait à la juridiction de la municipalité et, de l'aveu de tous les citoyens de la municipalité en question, le gouvernement du jour confia les fonctions de commissaire à trois citoyens d'un désintéressement et d'une respectabilité parfaite. Le gouvernement choisit pour commissaires le maire de la ville, le président du comité exécutif du conseil et un commerçant de la ville qui, ayant fait partie du conseil pendant nombre d'années, était parfaitement versé dans les affaires du port. Les deux ou trois années au cours desquelles cette commission administra le port en question furent marquées par une ère de prospérité ; on perfectionna l'outillage du port, et les expéditeurs qui utilisaient ce port n'eurent qu'à se féliciter des résultats obtenus. Malheureusement, le pouvoir passa aux mains d'un autre cabinet, et voici précisément ce qui me donne lieu de soupçonner que le projet de loi dont la Chambre est saisie tend plutôt à favoriser un parti politique que les intérêts du pays dans son ensemble. Je le répète, la commission créée à cette époque avait réussi à administrer le port au grand bénéfice du commerce de ce port et à la satisfaction du public en général; mais à l'avènement du gouvernement actuel, il s'effectua une modification dans le personnel de la commission du port, et aux trois commissaires en question, chargés de la direction du port de la ville, le gouvernement jugea utile de substituer un individu qui demeurait à une distance de quatorze à quinze milles du port à titre de commissaire du port.

Une VOIX : De quel port s'agit-il ?

M. PORTER : Le ministre de la Marine et des Pêcheries sait parfaitement de quel port il s'agit. On nomma donc comme commissaire un individu qui résidait à une distance de 14 à 15 milles du port. Il n'était pas plus versé dans les affaires et les détails de cette administration que l'homme dans la lune. Il se cramponna à son poste de commissaire du port, avec l'appui du gouvernement, jusqu'à l'époque des élections provinciales, et alors il démissionna et brigua les suffrages populaires à titre de condidat pour la législature d'Ontario. Les électeurs le renvoyèrent à ses pénates, ce dont il faut féliciter la province d'Ontario et le collège électoral où il a brigué les suffrages populaires; mais, dès qu'il fut rendu à la vie privée, il fut réinstallé dans son ancienne charge et remplit encore aujourd'hui les fonctions de commissaire du port, bien que, je le répète, il ne soit pas plus versé dans l'administration de ce port que le premier individu venu.

Plus tard, il brigua de nouveau les suffrages populaires, mordit encore une fois la poussière, et il siège encore à la commission du port. Ce n'est pas le seul exemple que j'aie à citer : au lieu de maintenir à son poste le négociant déjà cité, exerçant son commerce depuis trente ans dans la ville limitrophe du port, jouissant de la confiance de tous les marchands et de tous les citoyens respectables de la municipalité, bref, un citoyen parfaitement versé dans tous les détails de l'administration de ce port, le gouvernement lui donne pour successeur le rédacteur du journal " Ontario ",

journal à la dévotion du gouvernement, et ce rédacteur n'est guère plus familier avec l'administration du port que l'homme dans la lune. Voilà un échantillon de l'administration de ce port, et, si le gouvernement, fidèle à son passé, persiste à nommer à ces charges des partisans politiques, d'une ignorance crasse en pareilles matières, je ne crains pas d'affirmer qu'il n'est dans l'intérêt ni des municipalités, ni du pays en général de confier à une commission l'administration de nos ports nationaux. La chambre de commerce de la ville en question, on se le rappelle, avait demandé au gouvernement du jour de créer cette commission du port. Mais aujourd'hui, si on consultait la chambre de commerce à ce sujet, tous les membres de ce corps sans exception lèveraient la main et s'écrieraient : Révoquez les pouvoirs accordés aux commissaires du port et revenons à l'ancien régime. Ils comprennent aujourd'hui les conséquences désastreuses découlant de l'administration de ces commissaires. Il y a quelques semaines, j'appelai l'attention du ministre de la Marine et du ministre des Douanes sur l'existence d'un grief au port en question. Une importante fabrique de conserve s'exploite dans cette municipalité, et une grande quantité de fruits, de maïs, de tomates, de pois et autres produits agricoles récoltés dans un rayon de 25 milles de cette fabrique s'expédie dans le comté voisin, à un mille ou un mille et demi de distance de ce port, dans des petits bateaux naviguant sur la baie de Quinté, ces bateaux entrant au port de Belleville, d'où leurs cargaisons sont transportées à la fabrique.

Une VOIX : Belleville, voilà donc le port en question.

M. PORTER : Oui, c'est Belleville même, et le rouge me monte au front quand je songe que c'est ainsi qu'on traite Belleville. Les propriétaires de la fabrique en qustion sont obligés de payer des droits de port aux commissaires pour ces produits, et quand ils s'adressèrent aux commissaires pour obtenir un dégrèvement, ils essuyèrent un refus. Si ce port était sous la juridiction de la municipalité, celle-ci pourrait redresser ce grief, et la municipalité bénéficierait bien d'avantage de ce régime. J'abonde dans le sens du député de Halton, quand il affirme que le ministre de la Marine devrait bien mûrement étudier ce projet de loi, parce qu'il y a d'importants intérêts en jeu. Port-Arthur et Fort-William sont la clef du réseau pour nos transports de l'ouest à l'est. Il ne faut pas les assimiler à des ports ordinaires mais les envisager au point de vue de la solution du problème des transports, et par conséquent il ne faut pas souffrir que des intérêts politiques portent atteinte à leur développement.

M. OSLER : Le "Huronic" a été construit à Collingwood il y a quelques années, et c'était peut-être le meilleur vaisseau qui, jusqu'alors, fût sorti des chantiers du Canada. Son tonnage net ou de registre est de 2,216. Il fait au moins un voyage par semaine de Collingwood à Port-Arthur, et dans son trajet arrête à Owen-Sound.

En supposant qu'il fasse vingt-huit voyages pendant la saison, ce sera, à raison d'un cent par tonne, $616 qu'il devra payer en droit à Port-Arthur, et $1,222 s'il arrête aussi à Fort-William. Si vous autorisez les commissaires des ports de Port-Arthur et de Fort-William à demander un cent par tonne, vous ne pourrez refuser cette même autorisation à Collingwood et à Owen-Sound. Si donc le "Huronic" fait aussi escale à ces deux derniers ports et qu'on lui fasse payer ce droit d'une cent par tonne, il se trouvera qu'un seul bateau aura payé pendant une saison une taxe totale de $2,464. Une pareille taxe aurait probablement pour effet de chasser de nos lacs tous ces vaisseaux. Les expéditeurs ne savent pas le moins du monde, j'en suis sûr, que le gouvernement se prépare à donner aux commissaires de Port-Arthur et de Fort-William les pouvoirs énoncés dans ce projet de loi. Le ministre laissera, je l'espère, ce projet en suspens jusqu'à ce que les navigateurs aient été consultés.

L'honorable M. PREFONTAINE : Les commissaires de ces ports ne peuvent exercer les pouvoirs que ce projet de loi leur confère qu'avec l'approbation de l'Exécutif.

M. OSLER : Et si le gouvernement refuse de les autoriser à exiger ce droit d'un pour cent par tonne, ils lui demanderont naturellement d'améliorer leur port à ses dépens.

L'honorable M. PREFONTAINE : Non pas. Il ne s'ensuit pas que le gouvernement leur permettra d'imposer un tarif qui soit préjudiciable au port. J'avoue que ce tarif maximum d'un cent par tonne est quelque peu élévé ; mais je présume que les autorités locales n'imposeront pas des droits qui nuisent à leurs ports. On se rappellera que ces projets de loi ont été présentés à la session dernière, ont subi l'épreuve de la deuxième lecture, ont été imprimés, puis sont restés sur l'ordre du jour jusqu'à la fin de la session. Personne, jusqu'à présent, n'a fait entendre de réclamations à leur égard, tandis que, d'un autre côté, les intéressés ont prié le gouvernement d'en hâter l'adoption. Quoi qu'il en soit, la discussion de cet après-midi a été pleine d'enseignements. Je n'ai pas le moindre désir de presser l'adoption de ce projet de loi, sans qu'une occasion ait été donnée de l'étudier de nouveau. En réponse à une question qu'un député m'a posée, je dirai que, durant l'année 1903, le nombre de vaisseaux arrivés à Port-Arthur a été de 332 ; capacité, 395,000 tonnes ;—vaisseaux sortis de ce port, 303 ; capacité, 343,000 tonnes ;—vaiseaux arrivés à Port-Arthur, 199 ; capacité, 62,850 tonnes ;—vaisseaux sortis de ce port, 204 ; capacité, 63,600 tonnes. En com-

parant ce port avec celui de Québec, nous voyons que dans ce dernier port, il est arrivé pendant le cours de la dernière saison 543 vaisseaux, d'une capacité totale de 744,000 tonnes, et il en est sorti 630 vaisseaux, d'une capacité totale de 1,012,000 tonnes.

M. OSLER : Je vois que les chiffres fournis par les relevés du commerce et de la navigation pour l'exercice clos le 30 juin 1903 ne correspondent pas à ceux que donne le ministre. Le nombre des vaisseaux arrivés à Fort-William serait de 430, avec capacité totale de 539,000 tonnes ; le nombre des vaisseaux qui en sont partis serait de 413, avec capacité totale de 396,000 tonnes. A leur face même, ces rapports sont évidemment inexacts.

L'honorable M. PREFONTAINE : Ce que j'ai dit se rapporte à toute la durée de la navigation pour l'année dernière, tandis que l'état que vient de lire l'honorable député comprend évidemment le temps qui s'est écoulé du 1er juillet 1902 au 1er juillet 1903. Je propose que le comité lève sa séance, rende compte de ses travaux et demande qu'il lui soit permis de siéger de nouveau.

M. MONK : Y a-t-il quelque empêchement à ce que mon honorable ami dépose sur le bureau la correspondance qui se rattache à ces deux projets de loi ?

M. PREFONTAINE : Aucun.

M. MONK : Peut-être mon honorable ami voudra-t-il bien déposer aussi sur le bureau de la Chambre ce qu'il pourra recueillir de renseignements sur le régime adopté dans le port de Duluth ?

M. PREFONTAINE : J'essaierai de me procurer les renseignements demandés. Je puis dire tout de suite, après informations prises, qu'il n'y a pas aux Etats-Unis de véritables ports francs. Certains ports, il est vrai, ne font pas payer de droits, mais ces droits sont compris d'une façon indirecte dans les prix que demandent les compagnies dont les voies ferrées aboutissent à ces ports.

M. KEMP : J'aurais une question à poser au premier ministre au sujet d'un document que l'ex-ministre des Travaux publics dit lui avoir transmis il y a deux ans avant sa démission, dans lequel document il serait question de faire de Montréal un port franc. Pour rendre plus claire ma pensée, je vais lire dans les " Débats " du 3 mai, page 2512 ce que disait l'honorable député :

C'est dans cette pensée que, quelques années avant ma sortie de charge, j'avais communiqué au premier ministre un document public—non pas un document de nature confidentielle—où je recommandais, entre autres choses, que le gouvernement prît à sa charge la dette du port de Montréal et qu'il perfectionnât l'outillage de ce port, de façon à répondre aux besoins du commerce qui lui est réservé.

Le premier ministre ferait-il difficulté de déposer ce document sur le bureau de la Chambre, pour que nous l'ayons devant nous en étudiant cette mesure ?

Sir WILFRID LAURIER : Le meilleur moyen sera de le demander par motion. Je crois que rien ne s'opposera à ce qu'il soit déposé.

La motion est adoptée ; le comité lève sa séance et rend compte de ses travaux.

SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Bureau de poste d'Ottawa—Reconstruction de la partie détruite par l'incendie du 4 janvier 1904, et améliorations en général, $10,000.

M. BLAIN : Pourrais-je demander à l'honorable ministre s'il fait venir des Etats-Unis la pierre qui doit servir aux améliorations du bureau de poste ?

L'honorable CHARLES HYMAN (ministre intérimaire des Travaux publics) : Je suis peiné d'avoir à dire, dès la première question qui m'est posée, que je n'ai pas les renseignements voulus pour y répondre. Je suppose que, dans ces travaux, on se servira de la même sorte de pierre qui a servi à la première construction. Si cette pierre vient du dehors, il faudra bien importer aussi celle qui doit servir aux réparations.

M. BLAIN : Je vois, en face du bureau de poste, de la pierre, qui, je suppose, est destinée aux nouveaux travaux, et j'apprends qu'elle a été importée de l'Ohio. Dès que c'est la même sorte de pierre que l'on a déjà employée à la construction de ce même bâtiment, je ne saurais y trouver à redire ; mais il me semble étrange que nous devions importer de la pierre des Etats-Unis pour l'employer à la construction d'un bureau de poste canadien. S'il était possible d'utiliser la pierre du pays dans les renouvellements que l'on va faire au bureau de poste, je crois qu'on devrait le faire dans l'intérêt des carriers canadiens.

M. HYMAN : Je suis tout à fait d'accord là-dessus avec l'honorable député. Je suis excessivement peiné que le ministre en charge du département à l'époque de la première construction ait fait venir cette pierre des Etats-Unis ; mais, ne voulant pas donner au bâtiment une mauvaise apparence, l'administration a cru devoir employer la même sorte de pierre qui s'y trouve déjà.

M. CLANCY : S'est-on informé au département s'il était possible de se procurer au Canada une sorte de pierre que l'on pût employer sans risque de donner au bâtiment cette mauvaise apparence que le ministre nous dépeint ? Avant d'en venir à la conclusion qu'il n'y a pas dans le pays de pierre convenable à cette fin, le ministre, je suppose, a fait de la chose un soigneux examen,

et il sera sans doute en mesure de déposer sur le bureau le rapport fait à ce sujet par son architecte.

M. HYMAN : J'ai simplement à dire qu'au temps où cette affaire a été pour la première fois mise à l'étude, je n'agissais pas comme chef de ce département. J'ai seulement devant moi le rapport de l'ingénieur, mais je ne peux pas dire si on a essayé ou non de se procurer la même pierre. Il va de soi, cependant, qu'il serait impossible de trouver au Canada une pierre qui corresponde exactement à celle-là. On a l'intention de défaire le premier étage et d'en ajouter un; et la pierre du nouvel étage devra nécessairement être la même que celle de la partie principale du bâtiment. Ce n'est qu'un crédit de $10,000. Le coût total de ces travaux sera d'environ $160,000.

M. BLAIN : Quand le ministre pense-t-il que ces travaux seront terminés ?

M. HYMAN : Ce crédit ne couvre que la dépense à faire jusqu'au 30 juin. Une somme considérable sera demandée dans les estimations supplémentaires.

M. SPROULE : Les travaux se font-ils à l'entreprise ?

M. HYMAN : Non. L'architecte en chef a très énergiquement représenté à mon honorable collègue, dont j'occupe la place temporairement, qu'il était presque impossible de faire faire les travaux à l'entreprise, pour la raison que les bureaux doivent continuer à occuper le bâtiment pendant que marcheront les travaux.

M. SPROULE : Et que faites-vous de la résolution, acceptée par le gouvernement, de ne faire faire aucun ouvrage autrement qu'à l'entreprise et sur soumissions, lorsque le coût de cet ouvrage dépasse certaine somme ?

M. HYMAN : Cette résolution a trait à des travaux neufs; mais ici il faut que l'ouvrage se fasse pendant que les employés restent dans le bâtiment, et il serait difficile, dans les circonstances, de mettre ces travaux en adjudication.

M. THOMPSON : Allez-vous employer du ciment canadien ou du ciment américain ?

M. HYMAN : Nous ne demandons ici que $10,000, et il ne saurait être question de ciment pour aujourd'hui.

M. HENDERSON : Sont-ce des Canadiens qu'on emploiera à ces travaux ou des Américains ?

M. HYMAN : Je crois pouvoir promettre à l'honorable député que ce seront des Canadiens.

Sir WILFRID LAURIER : Il y a une autre question qui se présente: les maçons seront-ils d'Ottawa ou de Hull ?

M. HENDERSON : Je n'entends pas discuter la question au point de vue des intérêts de la province de Québec; je ne pousse pas l'esprit de clocher jusque là. J'ai été d'abord très surpris d'entendre dire au ministre que nous allions dépenser $160,000 pour ces travaux. Je me demandais où cet argent allait passer ; mais en nous disant que l'on va faire ces travaux en régie, le ministre a livré les mobiles qui le font agir.

M. INGRAM : Si nous lui voyons employer des maçons de Hull, ce sera le signe d'une autre élection dans Wright.

Milice, appointements et salaires, somme additionnelle requise, $18,090.

Sir FREDERICK BORDEN : J'ai expliqué l'année dernière que l'on avait effectué un changement dans le service des munitions de guerre, qui jusque-là relevait du service civil.

Lorsque ce changement a été fait, une partie du crédit proposé l'année dernière, montant à $95,000, a été portée sous l'en-tête "Solde et allocation, crédit pour la milice", et la somme de $50,000 a été laissée sous la rubrique "Appointements et salaires". On pensait alors que le changement aurait lieu vers le 1er juillet ; mais la Chambre a continué de siéger jusqu'en octobre, et le changement n'en a été fait qu'en novembre. Conséquemment, le montant entier du crédit a été épuisé pour payer le service des munitions de guerre, et, depuis le mois de mars dernier, je n'ai pas eu de quoi payer nos employés. La paye de ces employés s'élève à $6,000 par mois, et il nous faut la paye de trois mois. Pour dire vrai, on a effectué le virement d'une somme trop considérable ; et le changement opéré dans le département est arrivé plus tard qu'on ne l'attendait.

Département du revenu de l'intérieur—gouvernement civil—appointements, $44,310, dépenses casuelles, $7,000.

L'honorable L. P. BRODEUR (ministre du Revenu de l'intérieur) : Ce crédit représente une augmentation de $5,150 par rapport à l'année dernière, pour répondre aux augmentations de salaires prévues par les statuts de l'année dernière pour deux premiers commis, sept commis de première classe, sept commis de deuxième classe, six commis de deuxième classe cadette (nouvelles nominations), deux messagers.

M. SPROULE : Combien de nouveaux employés ?

L'honorable M. BRODEUR : Six, en vertu de l'amendement à l'Acte du service civil adopté l'année dernière. Ces personnes étaient déjà dans le service, mais n'étaient pas portées sur la liste des employés permanents.

M. TAYLOR : En a-t-on mis d'autres à leur place sur la liste des employés temporaires ?

L'honorable M. BRODEUR : Non, les places qu'occupaient ces employés, aujourd'hui permanents, sont restées vacantes.

M. SPROULE : Nous avons eu une discussion l'année dernière à propos des analystes. A-t-on changé la coutume à l'égard de ces analyses, ou si elle est encore la même que l'année dernière.

L'honorable M. BRODEUR : Je n'ai fait aucun changement sous ce rapport depuis que je suis entré au ministère. Il y a les analystes de district, à qui les échantillons à analyser sont envoyés, et il en est adressé au bureau principal ici.

M. SPROULE : Mais, si je me rappelle bien, certaines poursuites n'avaient pas pu aboutir, faute de preuves contre les accusés, parce que les échantillons avaient été envoyés ici au lieu d'avoir été remis aux analystes de district, qui sont les propres personnes que l'on doit employer pour ces analyses et qui eussent été là pour rendre témoignage. Je n'ai pas la loi sous la main, mais c'est le souvenir qui m'est resté de la chose. Pendant des années, ce sont les analystes de district qui ont fait cet ouvrage, lorsque, pour des raisons ignorées de la Chambre, on a tout à coup cessé d'avoir recours à eux. Leurs noms restent là, mais on ne leur donne rien à faire.

L'honorable M. BRODEUR : Mon honorable ami est, je crois, mal informé. Le loi ne nous oblige pas à envoyer les échantillons à l'analyste de district. Le preuve peut se faire tout aussi bien, sinon d'une façon plus satisfaisante, par l'analyste du bureau principal. Nous avions déjà eu des embarras, par suite de ce que les analyses, au lieu d'être faites par les analystes de district, étaient passées en des mains étrangères ; ce qui avait rendu les poursuites impossibles. Nous avons simplement pris le moyen de nous assurer que ces analyses se feront de la bonne manière.

M. SPROULE : Ce n'est pas là, je crois, d'où vient le mal. La loi prescrit, si je ne me trompe pas, que l'analyste de district doit recueillir les échantillons.

M. BRODEUR : Non, la loi prescrit que les échantillons seront recueillis par des personnes employées à cette fin. Nous avons dans tous les grands centres des hommes qui font cette besogne. Je connais quelqu'un à Montréal qui s'occupe activement à rechercher ces échantillons pour les soumettre à l'analyse.

M. SPROULE : Je n'entends pas discuter l'affaire ce soir, car ma mémoire ne m'est pas suffisamment fidèle pour me permettre d'en faire ressortir les points saillants. L'année dernière, cependant, j'avais fait de cette question une revue complète, et je me rappelle que l'on n'avait pris aucune poursuite en vertu de la loi. L'explication qu'on m'en a donnée est que la preuve avait manqué et qu'on n'avait pas pu établir l'accusation. J'avais alors la loi sous la main, et la raison de ces insuccès m'apparaissait bien clairement. A première vue, ce défaut de poursuites indique au moins que quelque chose allait mal. La loi avait été violée, mais nulle poursuite n'avait été prise.

M. BRODEUR : Je sais qu'il y a eu quelque difficulté de la nature que j'ai dit—des analystes de district, au lieu d'analyser eux-mêmes les échantillons, les ont fait analyser par des étrangers.

M. SPROULE : Non, ce n'était pas là la difficulté.

M. BRODEUR : Au reste, si je me rappelle bien la loi, il n'y est pas dit spécialement que l'analyse devra se faire par l'analyste de district. Elle peut être faite au bureau principal. Quant aux poursuites, je puis dire que, dans la plupart des cas où il a été établi que des aliments étaient falsifiés, nous avons pensé qu'il valait tout aussi bien imposer pour pénalité le paiement des frais d'analyse, lesquels sont très élevés. Mon honorable ami, qui a des connaissances en chimie, en sait plus long que moi à ce sujet ; pas une analyse, je crois, ne nous coûte moins que $15. Nous nous sommes aperçus que cela nous revenait à bien meilleur marché de faire faire ici même la plupart de ces analyses.

M. SPROULE : J'ai bien de la peine à croire que cette nouvelle façon de faire ait eu le résultat que l'on dit : je le crois, au contraire, plus coûteuse que l'ancienne méthode, si l'on en juge par les estimations de l'année dernière, qui, je crois, ont dépassé de $5,000 celles de l'année précédente. Je persiste à croire que la difficulté provenait de ce que les analyses n'avaient pas été faites par les analystes que le département entretient dans différentes parties du pays. Il y en a un à London, un autre à Toronto, et——

M. BRODEUR : Il y en a trois, je pense, dans Ontario ; un à London et un autre à Ottawa.

M. SPROULE : Il me semble avoir vu d'autres noms que ceux-là.

M. BRODEUR : Cela se peut ; je n'en suis pas bien sûr.

M. SPROULE : Ces analystes ont tant par année, je suppose.

M. BRODEUR : Je le crois, oui.

M. SPROULE : Cependant on ne leur a rien donné à faire. Je ne sais trop s'ils reçoivent encore leurs appointements ; si oui, ils les touchent ici par l'entremise du département, et, bien qu'il nous en coûte $5,000 de plus, nulle poursuite ne saurait donner de résultats.

M. BRODEUR : Je n'ai pas le chiffre de l'année dernière, mais l'honorable député verra que nous demandons pour l'année prochaine le même montant qui avait été voté pour cette année.

M. TAYLOR : Parmi les item de dépenses casuelles entrées dans le rapport de l'auditeur général, il y a à la page K—4 un achat de livres et papiers, comprenant un exemplaire de l'ouvrage ayant titre " Sir Wilfrid Laurier et le parti libéral ", à $6. J'aimerais à savoir du ministre quel avantage le département du Revenu de l'intérieure peut bien retirer de l'achat de ce livre.

M. BRODEUR : Je n'étais pas là dans le temps, mais ce livre, je le suppose, doit avoir beaucoup de valeur.

M. SPROULE : Est-ce un ouvrage sur l'analyse chimique ou sur la chimie politique ?

M. CLANCY : Le ministre ne nous a pas dit s'il est entré quelque nouveau commis dans son bureau. L'honorable ministre sait que, depuis quelques années, ça été l'usage dans son département de nommer tous les ans un certain nombre de commis temporaires que l'on met l'instant d'après dans des situations où ils reçoivent des appointements de première classe. Certes, je ne m'oppose pas à ce que l'on donne un bon salaire à un employé capable. Mais, à ce régime, les derniers arrivés ont toutes les faveurs et on néglige quantités de bons et fidèles serviteurs qui comptent déjà de longues années de service. Je voudrais savoir si c'est là un de ces cas.

M. BRODEUR : Toutes les nominations sont faites conformément aux prescriptions de l'Acte du service civil.

M. CLANCY : Ainsi, le personnel n'est pas augmenté, et ce crédit n'a d'autre objet que de faire face aux augmentations de salaires prescrites par la loi.

M. BRODEUR : Oui.

M. SPROULE : Je comprends que vous avez eu jusqu'ici un certain nombre de commis temporaires, mais que, par un amendement à l'Acte du service civil, adopté l'année dernière, vous vous êtes fait autoriser à les rendre tous permanents ?

M. BRODEUR : Tous sont permanents, et payés avec les deniers votés pour les employés temporaires.

M. TAYLOR : Je vois dans le rapport de l'auditeur général (K—6, v. a.) un item, au sujet duquel j'aimerais à avoir une explication. Voici comment il se lit :

D. J. Brennan, transféré de Toronto : frais de voyage, $1.75 ; pension, une semaine, lui et sa famille, $28 ; emballage de ses meubles, $31.40 ; déballage, et aide pour son installation, $19,96 ; charriage, $15 ; transport, $16.80 ; total, $118.31.

Pourquoi faire payer cela au pays ?

M. BRODEUR : Il est parfois nécessaire de transférer d'un lieu à un autre certains fonctionnaires doués d'aptitudes spéciales, et à qui l'on désire confier la direction d'une branche particulière du service. Il faut bien, dans ce cas, pourvoir à leur déménagement, et il n'est que juste de payer leurs frais de voyage. Certaines fonctions ne peuvent être remplies par le premier venu, mais il y faut employer des personnes ayant les qualités voulues. Dans ce cas, nous payons leurs frais de voyage et leur pension.

M. TAYLOR : Quand M. Brennan a-t-il été nommé? Je vois dans la liste des fonctionnaires civils à Toronto que ses services à cet endroit ne datent que du 1er juillet. On ne le désigne pas comme ayant des qualités spéciales.

M. BRODEUR : Je pourrai donner plus tard de plus amples renseignements à l'honorable député. Il ne s'agit que d'un montant bien peu considérable.

M. TAYLOR : Je ne crois pas que le pays doive être appelé à payer un sou de cette dépense. Ce monsieur a été demandé six mois avant le temps, et peut-être n'avait-on pas de place pour lui à Toronto.

M. MONK : A l'égard des poids et mesures d'après le système métrique acheté à Paris, il y a dans le rapport de l'auditeur général de l'année dernière une somme de $1,-744, et plus loin, à la même page, une autre somme,—toujours pour ces mêmes poids et mesures achetés à Paris, je crois,—de $2,-289. J'aimerais à savoir de mon honorable ami par qui ces objets ont été achetés.

L'honorable M. BRODEUR : Je crois qu'ils l'ont été directement par le bureau.

M. MONK: Je voudrais que le ministre prît note de la chose, car je vois qu'il en est fait mention à la page K-26. L'auditeur général semble avoir demandé les pièces justificatives de ces montants et ne pas les avoir reçues. J'aimerais donc à savoir par qui ces instruments ont été achetés.

L'honorable M. BRODEUR : Le sous-ministre m'informe qu'ils ont été achetés directement par le bureau.

M. AVERY : Pourquoi le ministre n'a-t-il pas les pièces justificatives ?

L'honorable M. BRODEUR : On me dit qu'une traite a été tirée, et qu'elle a été gardée au bureau ici. Ces comptes ne sont payés qu'après livraison complète, et nous n'avons pas encore tout reçu.

Appointements des préposés et inspecteurs de l'accise, etc., et augmentation d'appointements d'après le résultat de l'examen de l'accise, $374,562.50.

L'honorable M. BRODEUR : Les augmentations régulières se montent à $15,620 ; celles auxquelles il n'avait pas encore été pourvu, $900 ; nouvelles nominations, $1,110.

M. INGRAM : A la page C-61 du rapport de l'auditeur général, je vois l'item suivant :

Rémunération supplémentaire pour service de surcroît dans les distilleries et autres fabriques importantes.

Puis un autre :

Rétribution à des fonctionnaires pour visites de surcroît faites en dehors des visites régulières.

L'honorable ministre voudrait-il bien m'expliquer ce que signifient ces item ?

L'honorable M. BRODEUR : Ce mode de rétribution a été établi par décret de l'Exécutif le 20 décembre 1880, et cela, parce que le relèvement des droits d'accise a imposé un surcroit de besogne à ces fonctionnaires, le chiffre des traitements qu'ils touchaient n'étaient pas proportionné aux aptitudes exigées pour l'exercice des fonctions se rattachant à ce travail. Cette rémunération ne devait pas être considérée comme une addition aux appointements des préposés. L'annexe de l'acte indique quelle sera cette rémunération.

M. INGRAM: Supposons que ces employés s'acquittent de ces devoirs pendant leurs heures régulières et ne fassent rien autre chose, est-ce qu'ils ont droit à un supplément de paye, ou le département a-t-il droit à quelque rémunération ?

L'honorable M. BRODEUR : Tout distillateur ou fabricant qui requiert les services d'un agent en dehors des heures régulières est tenu de payer ces heures supplémentaires.

M. INGRAM : Mais supposons que ce distillateur ou fabricant n'emploie pas leurs services en dehors des heures ordinaires, qu'arrive-t-il ?

L'honorable M. BRODEUR : Il n'a rien à payer.

M. INGRAM : Quelles sont les fabriques qui relèvent du ministère du Revenu de l'intérieur ?

L'honorable M. BRODEUR : Les distillateurs, les manufactures de tabac, les brasseries, les fabriques de vinaigre.

M. INGRAM : Dans le cas des fabriques de vinaigre, quel est le montant de perception des droits ? Les propriétaires ont-ils rien à payer sous forme de rétribution supplémentaire ?

L'honorable M. BRODEUR : Non, à moins que les proposés travaillent en dehors des heures ordinaires, et dans ce cas les fabricants ont à les payer ; mais toute visite faite pendant les heures ordinaires sont payées par le gouvernement.

M. INGRAM : Le fabricant sans doute, est tenu de contribuer dans une certaine mesure, aux ressources du ministère du Revenu de l'intérieur. Dans la fabrication du vinaigre, il utilise des spiritueux qui sont

frappés d'une taxe ou d'un droit et il doit, sans doute, acquitter ce droit.

M. BRODEUR : Non ; pour ce qui est du vinaigre, il y a, je crois, un honoraire, que l'on paye au gouvernement et non au fonctionnaire.

M. INGRAM : Quel est le mode d'imposition de cet honoraire ? Y a-t-il une échelle mobile, ou la chose est-elle laissée à la discrétion du ministre ?

M. BRODEUR : C'est une échelle mobile; le fabricant qui manufacture une quantité inférieure à 10,000 gallons paye $25 par mois ; celui qui fabrique une quantité supérieure à 10,000 gallons paye $50.

M. INGRAM : En effet, c'est une de ces choses que j'ai eu occasion d'observer, et le ministère, usant de sa discrétion, ferait bien je crois, d'apporter quelque modification à cette règle. Certains grands manufacturiers de vinaigre ne payent que $50 par mois, tandis que d'autres, qui ne produisent pas le dixième ou le vingtième autant, sont tenus de payer $25. Cette question mérite, je crois, d'être étudiée. Tout en favorisant les grands manufacturiers, on ne rend guère justice aux petits fabricants.

M. BRODEUR : Cette observation de l'honorable député donne beaucoup à penser. Mon attention n'avait jamais encore été attirée sur ce point, qui, je crois, mérite bien d'être étudié ; et, c'est ce que je ferai avec plaisir à la première occasion.

M. INGRAM : Je serais bien aise de communiquer au ministre certains cas intéressants qui se présentent à mon esprit. A mon sens, il y a là une injustice, et la loi devrait être amendée, ou le ministre devrait exercer dans les circonstances le pouvoir discrétionnaire dont il dispose.

M. BRODEUR : Le ministre n'a pas de discrétion à exercer, le décret du conseil a tout déterminé.

M. INGRAM : Est-ce que ce décret ne vous laisse pas une certaine discrétion ?

M. BRODEUR : La loi peut bien être modifiée ; mais, telle qu'elle est, le ministre n'a aucune liberté propre d'agir. Le décret du conseil a tout prévu ; mais, comme le sait mon honorable ami, rien n'empêche que nous ne changions les dispositions de ce décret.

M. WILSON : Comment arrivez-vous à déterminer le nombre d'heures consacrées à ces visites ?

M. BRODEUR : Il y a des règlements à cet effet, qui existent depuis des années.

M. WILSON : J'aimerais à savoir combien on donne à ces fonctionnaires ?

M. BRODEUR : Cela varie de 35 à 50 cents de l'heure.

M. WILSON : Pas plus ?

M. BRODEUR : Non, pas plus.

M. TAYLOR : Je vois à la page K--13, une somme de $869.91 payée à des avocats un peu partout dans le pays. Je croyais que, pourvus comme nous le sommes d'un ministre de la Justice et d'un solliciteur général, ces frais de justice allaient être réduits d'une façon assez notable ; et cependant voici que l'on a distribué entre quelques avocats une somme de $869.91 : D. C. Chisholm, Antigonish, N.-E., $64.50 ; l'honorable M. Lomer Gouin, C.R., Montréal, $80 ; et ainsi de suite.

M. BRODEUR : Il nous en aurait coûté beaucoup plus, je crois, si nous avions envoyé quelqu'un d'Ottawa pour s'occuper de ces poursuites. Qu'il s'agisse, par exemple, d'un procès à diriger dans la Colombie-Anglaise, il serait bien peu sage, n'est-ce pas, d'y envoyer un avocat d'ici. Il en est de mêmes des provinces maritimes ; leur grand éloignement nous oblige à des mesures comme celles que l'honorable député paraît vouloir nous reprocher.

Mon honorable ami constatera que le montant des frais de justice est très modique et inférieur, je crois, à ce qu'il était autrefois.

M. SPROULE : Le ministre ne peut pas m'apprendre quel a été le nombre des amendes imposées aux transgresseurs de la loi. L'an dernier, j'ai posé la même question à son prédécesseur sans obtenir un meilleur résultat. Le dialogue suivant s'engagea alors et il est encore de saison aujourd'hui.

M. SPROULE : Combien d'amendes ont été payées durant l'année, pour infraction aux dispositions de l'acte ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Aucune poursuite n'a été prise, mais quand les inculpés ont été trouvés coupables, le ministère leur a fait payer une certaine amende en plus des frais d'analyse. Toutes ces causes se sont réglées sans avoir besoin de recourir aux cours de justice.

M. SPROULE : Combien d'amendes ont été imposées par le département ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Cela est assez difficile à dire de prime abord, car ces amendes sont perçues par les percepteurs des différentes divisions. Je puis faire préparer un état si l'honorable député le désire.

M. SPROULE : Ainsi, il n'y a pas eu de poursuites de prises ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Non.

M. SPROULE : Pourquoi n'avez-vous pas intenté de poursuites ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Parce que nous avons le droit de régler ces causes, pourvu que la partie incriminée y consente. Nous pouvons imposer une amende ou prendre des procédures contre les délinquants.

M. SPROULE : Dans le cours de l'année dernière, a-t-on analysé autre chose que des échantillons de vert de Paris et d'engrais ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : On a analysé 100 échantillons d'engrais et 150 échantillons de vert de Paris. A part cela on a analysé 100 échantillons de miel ; 100 échantillons d'essences ; 100 échantillons de viande en conserve ; et 100 échantillons de légumes en conserve. On achève l'analyse de ces derniers. Les rapports des analyses concernant les viandes en conserve, ainsi que les engrais ont été publiés dans le bulletin. Les autres ne le sont pas encore.

M. SPROULE : Ce sont les seuls échantillons de produits alimentaires et de liqueurs recueillis durant l'année ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Oui.

M. SPROULE : Si je comprends bien l'acte, vous êtes incapables de prendre des procédures avec chance de réussir. L'article premier de l'acte indique de quelle manière l'analyse du service extérieur devra se procurer les échantillons. Il doit prendre trois échantillons, en envoyer un au ministère, remettre l'autre à la personne qui vendait cet article et conserver le troisième pour en faire lui-même l'analyse. La poursuite ne peut être intentée qu'après que l'analyste local a complété son travail, et non lorsque l'analyse faite par le département est terminée ; si la poursuite est maintenue, ce n'est qu'alors que la partie en cause peut en appeler à l'analyste en chef. Vous ne sauriez réussir dans une poursuite basée sur une analyse faite en premier lieu par l'analyste en chef. Il est possible que des procédures étant prises, l'accusé consente à payer une certaine amende que vous lui imposez, mais s'il voulait contester votre prétention, vous ne réussiriez certainement pas à le faire condamner. Si la procédure mentionnée dans l'acte n'est pas suivie par le département dans l'ordre indiqué, je ne crois pas que vous puissiez réussir. C'est ce qui me fait dire que la loi est violée et qu'elle n'est à proprement parler d'aucune utilité. Ce doit être pour la même raison que bien peu de poursuites ont été intentées dans ces derniers temps et que bien peu de choses a été faites à ce sujet depuis quelqu es années.

Ainsi que je faisais observer l'an dernier, la loi confie à l'analyste qui se trouve sur les lieux le soin de recueillir et d'anayser les échantillons. Ensuite, dans le cas d'une poursuite, il est témoin. Lorsque la partie intéressée n'est pas satisfaite, elle se plaint au ministère, à Ottawa, et le premier analyste remplit les fonctions d'une cour d'appel.

M. BRODEUR : L'inspecteur des substances alimentaires et non l'analyste recueille les échantillons.

M. SPROULE : La loi décrète que l'analyste doit les recueillir.

M. BRODEUR : Non. D'ordinaire, l'inspecteur des aliments réunit les échantillons et en transmet deux à Ottawa. M. McGill, ou l'un de ses deux aides, analyse l'un des échantillons. On peut en appeler à l'analyste en chef de la décision rendue par son aide.

M. SPROULE : On ne doit pas intenter une poursuite d'après le rapport d'un fonctionnaire du ministère et, ensuite, interjeter appel auprès d'un autre.

M. BRODEUR : C'est la loi.

M. SPROULE : Si je comprends bien, l'analyste qui se trouve sur les lieux procède à une analyse et sert de témoin à charge. Lorsque l'inculpé n'est pas satisfait, il peut s'adresser au ministère, à Ottawa.

M. BRODEUR : Le ministre est libre de faire faire l'analyse par l'un des analystes attachés au ministère, à Ottawa. Il n'est pas tenu de s'adresser à l'analyste du district. Voilà où mon mon honorable ami se trompe.

M. SPROULE : La loi décrète que l'un des échantillons sera remis à l'analyste du district pour être analysé.

M. BRODEUR : Le ministre peut choisir celui qui fera l'analyse. Autrefois, la loi exigeait que l'analyste du district fît lui-même l'analyse, mais elle a été modifiée et maintenant les échantillons sont transmis à Ottawa et l'un des analystes-adjoints les analyse. Celui qui n'est pas satisfait, peut s'adresser au premier analyste.

M. SPROULE : Plusieurs échantillons ont été recueillis et plusieurs étaient sophistiqués. Comment se fait-il que des poursuites n'aient pas été intentées ?

M. BRODEUR : La plupart des coupables ont payé une amende. Si mon honorable ami devient un jour ministre du Revenu de l'intérieur, il s'apercevra qu'il est pénible de poursuivre et de frapper d'une grosse amende d'humbles marchands de la campagne qui, parfois, vendent sans le savoir des articles sophistiqués. Ce qu'il y a de mieux à faire, c'est de les obliâ payer une amende qui représente les frais de l'analyse. Parfois, j'en conviens, il y a lieu d'infliger une punition, et je me propose de faire observer la loi de mon mieux.

M. SPROULE : Il est très important, il me semble, d'intenter des poursuites au grand jour, pour mettre les autres en garde.

M. BRODEUR : Les bulletins du ministère en font mention.

M. TAYLOR : Je constate à la page K—28 du rapport de l'auditeur général que le ministère a acheté huit montres à repos de W. H. Sproule. A qui ont-elles été remises et pourquoi les a-t-on achetées?

M. BRODEUR : Elles étaient destinées au personnel de l'inspection des appareils électriques et devaient servir aux inspecteurs de l'éclairage à l'électricité en dehors d'Ottawa.

M. INGRAM : Soumet-on à une analyse le ciment fabriqué au Canada et le ciment importé des Etats-Unis au Canada ?

M. BRODEUR : Non.

M. INGRAM : Les fabricants canadiens de ciment n'ont-ils pas demandé au ministère d'ordonner cette analyse, afin de mettre fin à l'importation du ciment américain d'une qualité inférieure qui nuit à la vente au Canada, de l'article fabriqué au pays ?

M. BRODEUR : Le ministère n'a pas juridiction en cette matière. De plus, le sous-ministre m'apprend que cette demande n'a pas été faite.

M. INGRAM : Tout ce que je puis dire c'est que cette question cause beaucoup d'émoi dans tout le pays parmi ceux qui s'occupent de la fabrication du ciment. Je suis vraiment surpris d'apprendre qu'aucune demande ou recommandation en ce sens n'a été adressée au ministere.

M. BRODEUR : La loi ne vise que les drogues, les aliments et les engrais. Le ciment ne tombant pas dans ces catégories, il me semble que le ministère n'est pas autorisé à en faire l'analyse.

M. CLANCY : L'industrie du ciment fait des progrès au Canada et je demande au ministre si elle n'est pas assez importante pour qu'il y ait lieu de soumettre ce produit à une analyse. Ce n'est pas une réponse que de dire que le ministère n'a pas juridiction en cette matière et qu'il ne peut rien faire.

M. BRODEUR : J'apprends que le ministère des Travaux publics soumet le ciment à une analyse pour son propre compte. Quant au ministère du Revenu de l'intérieur la loi lui permet d'analyser les articles appartenant aux trois catégories que je viens de mentionner. On ne nous a jamais demandé de faire analyser le ciment.

M. A. F. MACLAREN : N'y a-t-il pas lieu de recueillir des échantillons dans les différentes manufactures de ciment du pays, de la même manière que les échantillons de divers produits et de les remettre au chimiste du ministère afin qu'il constate, au moyen d'une analyse, si quelques-uns de ces ciments sont falsifiés ?

M. BRODEUR : Le sous-ministre m'apprend que le ministère des Travaux publics fait quelque chose dans ce sens-là. J'ignore si c'est pour sa propre utilité ou dans l'intérêt public. Je crois qu'il agit pour son propre compte. Toutefois, si le ministère des Travaux publics ne prenait pas ces mesures, il y aurait lieu de se demander s'il ne faudrait pas modifier la loi afin de nous permettre de faire faire une analyse du ciment. Je mettrai volontiers cette question à l'étude.

M. INGRAM : Je me réjouis d'entendre le ministre tenir ce langage au sujet de cette importante industrie. Les fabricants de ciment ne sont pas les seuls à souffrir de l'emploi du ciment falsifié ; le public a également à s'en plaindre. Les différentes cités et grandes villes emploient du ciment surtout pour les trottoirs. Souvent ceux-ci of-

frent à la vue de larges crevasses, parce que ceux qui les ont posés ont été trompés par des fabricants de ciment d'une qualité inférieure. S'il y avait un étalon de ciment, une désignation de la qualité sur chaque baril, le public ne serait pas aussi souvent induit en erreur. J'espère que le ministre mettra cette importante question à l'étude.

Service de surcroît des préposés à la surveillance des grandes distilleries et autres fabriques, $7,000.

M. BRODEUR : Ce supplément a été décrété par une décision du conseil en date du 20 décembre 1880, parce que les droits élevés du tarif avaient augmenté la responsabilité des fonctionnaires et que les appointements réguliers de ces derniers étaient une rétribution insuffisante pour des personnes douées des qualités nécessaires pour bien remplir leurs fonctions.

Pour longues heures de services autres que pour surveillance spéciale, $1,000.

M. BRODEUR : Ce crédit servira à récompenser les fonctionnaires qui ont rendu des services autres que ceux d'une surveillance spéciale, à cause de la longue durée et des désagréments de ces services. Ils travaillent de sept heures du matin à six heures du soir, étant tenus d'être présents à l'ouverture et à la fermeture des entrepôts. Ce sont de simples préposés.

M. CLANCY : Combien a-t-on dépensé de ce chef l'an dernier ?

M. BRODEUR : $650.

M. BLAIN : Ces isspecteurs ont-ils des examens à subir ?

M. BRODEUR : Oui, ils ne peuvent être nommés sans subir les examens du service civil ?

M. WILSON : Combien y a-t-il d'établissements à surveiller constamment ?

M. BRODEUR : Neuf distilleries, cinq manufactures de tabac et quatre ou cinq vinaigreries.

M. WILSON : Je constate par une inscription que vous payez $7,000 à ces inspecteurs pour service de surcroît, et pourtant vous ne leur donnez que de 25 à 50 cents par heure de travail supplémentaire.

L'honorable M. BRODEUR : Ces $7,000 ne sont pas tant destinés à payer les services de surcroît que des services spéciaux résultant de l'importance de leurs fonctions. Le nombre des heures de travail n'entre pas en ligne de compte.

M. WILSON : Alors, ce n'est pas l'Etat qui paie les services de surcroît, mais les propriétaires des entrepôts. Lorsqu'un inspecteur travaille après l'heure réglementaire, est-il rétribué par le gouvernement ou par le propriétaire de l'établissement ?

L'honorable M. BRODEUR : Le propriétaire paie ces services au gouvernement qui indemnise son fonctionnaire.

M. WILSON : Où peut-on se procurer des détails de ces paiements ?

Service de surveillance, $13,000.

M. CLANCY : Combien a-t-on dépensé, l'an dernier ?

L'honorable M. BRODEUR : $10,755.59. Quant au paiement des services de surcroît des inspecteurs, le député de Lennox trouvera les détails à la page K-12 du rapport de l'auditeur général : " Services de surcroît des préposés de l'accise payés par les fabricants, $1,021.75 ".

Indemnités de déplacement, loyer, combustible, papeterie, accise, $60,000.

L'honorable M. BRODEUR : Ce crédit embrasse toutes les dépenses des employés du service extérieur. L'an dernier, les dépenses se sont élevés à $57,479.58.

M. BLAIN : A-t-on intenté des poursuites, l'an dernier ?

L'honorable M. BRODEUR : Oui, plusieurs. Nous avons intenté une poursuite, chaque fois que nous avons constaté une infraction aux lois de l'accise.

M. WILSON : J'imagine qu'il s'agit de loyer de bureaux. Combien y en a-t-il et où sont-ils situés ?

L'honorable M. BRODEUR : Il y en a dans toutes les petites localités du pays privées d'un édifice public.

M. WILSON : Dans plusieurs localités de peu d'importance, vous avez recours aux services d'un douanier. Celui-ci est-il un fonctionnaire du ministère du Revenu de l'Intérieur ?

L'honorable M. BRODEUR : Oui ; il touche une commission.

M. WILSON : Quel est le montant de cette commission ?

L'honorable M. BRODEUR : Environ cinq pour cent, je crois.

M. WILSON : Qu'est-ce que cela représente à Napanee ?

L'honorable M. BRODEUR : On voit à la page 129 de la première partie du rapport du ministère du Revenu de l'Intérieur que le gouvernement a payé $250 de commission, à Napanee.

M. INGRAM : Le ministre a-t-il un état des dépenses pour loyer, combustible, etc. ?

L'honorable M. BRODEUR : Non.

M. INGRAM : Le crédit de l'an dernier était de $60,000, et vous demandez la même somme cette année ?

L'honorable M. BRODEUR : Oui.

M. BLAIN : Quel a été le montant du revenu l'an dernier ?

L'honorable M. BRODEUR : $11,943,532.

Accise—Timbres des tabacs canadiens et étrangers, $35,000.

M. CLANCY : Ceci constitue une augmention de $10,000. J'imagine qu'elle représente le coût de timbres additionnels ?

M. BRODEUR : Oui.

M. INGRAM : La Compagnie américaine des Billets de banque fournit ces timbres, n'est-ce pas ?

M. BRODEUR : Oui.

M. INGRAM : Le prix de ces timbres est-il fixe, ou leur fourniture est-elle adjugée à des soumissionnaires ?

M. BRODEUR : Il y a un contrat régulier fixant le prix de ces timbres. Ce contrat a été déposé sur le bureau de la Chambre il y a quelques années.

M. INGRAM : Quelle période de temps ce contrat embrasse-t-il ?

M. BRODEUR : Il a été signé il y a cinq ans. J'ignore à quelle date il prendra fin. Ce n'est pas mon ministère, mais celui des Finances, qui a signé ce contrat. La compagnie s'engage à fournir les billets fédéraux ainsi que les timbres du revenu de l'intérieur.

M. CLANCY : L'an dernier, le gouvernement a dépassé plus que le montant du crédit. Le ministre s'attend sans doute à acheter une plus grande quantité de timbres.

M. BRODEUR : Oui; le crédit l'an dernier s'élevait à $26,000 et des comptes se chiffrant en tout par $4,920.09 étaient encore en souffrance à l'expiration de l'exercice. Nous demandons une somme plus élevée pour combler ce découvert et pour nous permettre d'acheter plus de timbres. La quantité des timbres nécessaires augmente très rapidement. Cette année le revenu sera beaucoup plus considérable qu'auparavant et nous aurons besoin de plus de timbres. De plus, dans ces dernières années, notre provision n'était pas suffisante et nous désirons l'augmenter. Mon honorable ami comprendra que le public est exposé à des inconvénients lorsqu'un fonctionnaire du service extérieur nous demande des timbres que nous ne pouvons les lui fournir sur-le-champ.

M. CLANCY : J'espère que le ministre ne prend pas ce moyen détourné pour avertir les intéressés qu'il se propose d'augmenter le droit sur le tabac. Il ne me siérait pas de demander au ministre s'il a le dessein d'augmenter le droit sur cet article, car le commerce ne serait pas lent à profiter de toute indiscrétion sur ce sujet. Selon moi, le gouvernement ne nourrit pas ce dessein, car autrement, le ministre ne donnerait pas au commerce une indication aussi certaine à la veille du jour où le ministre des Finances doit faire son exposé budgétaire.

M. BRODEUR : Le tarif n'a rien à voir ici. Quant à ce qui concerne le droit sur le tabac, je ne saurais satisfaire la curiosité de l'honorable député.

M. INGRAM : Si le premier ministre prête son concours au représentant d'Huntindon (M. Maclaren) et favorise l'adoption de son projet de loi tendant à interdire la manufacture et la vente des cigarettes, je me demande quel effet cela produira sur la vente des timbres.

Pour payer aux percepteurs des douanes une allocation pour droits perçus par eux en 1903-1904, $5,000.

L'honorable M. BRODEUR : En certains endroits, nous utilisons les services des douaniers et nous leur payons une commission. Ce crédit servira à payer cette commission.

M. CLANCY : Dois-je comprendre que le droit est perçu parfois par les douaniers et d'autres fois par les préposés de l'accise. Nous avons tous compris que vous vouliez dire qu'il y a un droit de 14 cents sur le tabac en feuilles écôté importé au Canada et un droit de 10 cents sur le tabac en feuilles non écôté, et que pour plus de commodité et dans l'intérêt de ceux qui ne veulent pas payer tout de suite le droit, le préposé de l'accise perçoit le droit lorsque le tabac sort de l'entrepôt. Je voudrais savoir si le douanier fait quelque fois cette perception.

M. BRODEUR : Tous les droits sur le tabac en feuilles sont perçus par le ministère du Revenu de l'intérieur.

M. CLANCY : Bien qu'il s'agisse de droits de douane.

L'honorable M. BRODEUR : Non, ce ne sont pas des droits de douane.

M. CLANCY : Mon honorable ami est dans l'erreur. Le tarif le dit en toutes lettres.

L'honorable M. BRODEUR : L'honorable député me paraît mal renseigné. Tout d'abord il y avait un droit de douane. Plus tard, il y eut un changement et maintenant le tabac est frappé d'un droit d'accise perçu par les fonctionnaires de ce service.

M. CLANCY : Je demande pardon à mon honorable ami, il n'y a pas eu de changement, et ce droit est établi par le tarif. On a changé le mode de perception, mais le droit est un droit de douane qui n'a jamais été remplacé par un droit d'accise.

L'honorable M. BRODEUR : Si ma mémoire est fidèle, la loi des douanes décrète que le tabac est admis en franchise et soumis aux règlements de l'accise.

M. CLANCY : Non ; cela se trouve dans l'ancienne loi.

L'honorable Mr. BRODEUR : Mon honorable ami constatera que le paragraphe de la lettre M de l'article 258 de la loi du Revenu de l'intérieur se lit ainsi :

Sur tout tabac étranger en feuilles à l'état naturel, non écôté, sorti de l'entrepôt pour être fabriqué dans toute fabrique de cigares ou de tabac, dix cents par livre.

M. CLANCY : Un droit d'accise ?

L'honorable M. BRODEUR : Oui, je cite l'article 13 du chapitre 19 des 60-61 Victoria concernant le Revenu de l'intérieur.

M. CLANCY : Je serais fort surpris que cela fut exact.

L. A. Fréchette, pour traduction spéciale, $100.

M. SPROULE : De quoi s'agit-il ?

L'honorable M. BRODEUR : Certaines circulaires sont très difficiles à traduire à cause des termes techniques qu'elles renferment, de sorte qu'il nous faut requérir les services de M. Fréchette, traducteur en chef de la Chambre des Communes. Il reçoit tant par page. L'an dernier, il a touché $95.42.

Allocation de subsistance, ne dépassant pas $100, à chacun des préposés dans la Colombie Anglaise dont les appointements n'excèdent pas $700 par année, $500.

L'honorable M. BRODEUR : Dans la Colombie Anglaise, la vie coûte plus cher que dans l'est du Canada ; c'est pour cette raison que nous accordons cette allocation supplémentaire.

Pour permettre au département de fournir de l'alcool méthylique aux fabricants, qui en rembourseront le prix de revient ; et pour loyer, éclairage, force motrice, transport, appointements, etc., $60,000.

M. TAYLOR : Où se procure-t-on maintenant cet alcool ?

L'honorable M. BRODEUR : Le ministère achète cet alcool de bois de la " Standard Chemical Company," et l'alcool de grain, des distillateurs.

M. TAYLOR : Le prix est coté à $1.40 ; est-ce là le prix fixé par le contrat ?

L'honorable M. BRODEUR : Nous n'avons pas signé de contrat avec la " Standard Chemical Company." Il nous faut nous approvisionner chez elle, car elle est la seule compagnie au Canada qui fabrique de l'alcool de bois.

M. SPROULE : Où se trouve le laboratoire de cette compagnie ?

M. BRODEUR : Je crois qu'elle a des établissements à Deseronto, à Fenelon-Falls, à Crookshire et peut-être à Simcoe. Elle aurait des laboratoires dans tous ces endroits. Je constate par mes notes qu'elle nous a expédié de l'alcool de bois de chacun des endroits que j'ai énumérés.

M. TAYLOR : Alors cette compagnie a partout le monopole de la fabrication, n'est-ce pas ?

M. BRODEUR : Je le crois.

M. TAYLOR : Et vous êtes engagés par contrat à payer $1.40 par gallon.

M. BRODEUR : Non, il n'existe aucune convention.

M. TAYLOR : L'an dernier, le directeur général des Postes a déclaré qu'un marché avait été passé avec cette compagnie pour l'année courante.

M. BRODEUR : Un marché a été passé en 1898, je crois, pour cinq ans ; il a pris fin l'année dernière sans avoir été renouvelé.

M. TAYLOR : Alors, vous payez encore le même prix, $1.40.

L'honorable M. BRODEUR : Oui, c'est le prix qui était fixé par le contrat.

M. SPROULE : Quelle quantité d'alcool de bois avez-vous achetée de cette compagne, l'année dernière.

L'honorable M. BRODEUR : Nous lui avons payé $16,484.44.

M. SPROULE : Ne vaudrait-il pas mieux demander des soumissions pour la fourniture de cet article à ceux qui désireraient entreprendre cette fabrication, plutôt que de s'approvisionner chez un seul fournisseur et de lui payer le prix qu'il demande, prix qui me paraît très élevé ?

L'honorable M. BRODEUR : Il y a quelques années, la Compagnie Rathbun fabriquait de l'alcool de bois qu'elle nous vendait $1.60 le gallon.

Elle refusa de continuer à nous approvisionner à ce prix-là et vendit à la " Standard Chemical Company " tout l'outillage qui servait à la fabrication de l'esprit de bois. On pourrait songer à suivre le conseil de l'honorable député et à demander des soumissions. Il s'agit de savoir s'il se présenterait des soumissionnaires, car on m'apprend que c'est la seule compagnie au Canada qui fabrique cet article. Il faudrait peut-être nous approvisionner aux Etats-Unis.

M. TAYLOR : Parce que le gouvernement a créé ce monopole et favorisé l'établissement de la " Standard Chemical Company " dans Ontario-nord en passant avec elle un marché pour cinq ans, à la veille de l'élection partielle. Cela a probablement eu pour résultat d'obliger la Compagnie Rathbun et les autres manufacturiers à fermer leurs établissements. Le ministre nous dit que la Compagnie Rathbun exigeait $1.60. Je sais qu'elle demandait moins de $1.40, parce que le concert avec le capitaine Carter, j'ai souvent fait des démarches auprès du gouvernement pour

l'engager a acheter les produits de cette compagnie.

Mais le gouvernement a conclu cette convention : il a créé un monopole en passant un marché pour cinq ans à la veille de l'élection, et cette conduite a causé la fermeture de l'établissement Rathbun qui a été obligée de vendre son outillage. C'est ainsi que la " Standard Chemical Company " a la haute main sur la fabrication de cet article.

L'honorable M. BRODEUR : Je crois que l'honorable député se trompe, car on me dit que le marché a été passé en 1898, non seulement avec la " Standard Chemical Company '" mais avec la Compagnie Rathbun également. Mais, on m'apprend que, plus tard, cette dernière a vendu tout son outillage à l'autre compagnie. Depuis cette époque, il a fallu de toute nécessité nous approvisionner chez la " Standard Chemical Company ", la seule qui fabrique cet article. La Compagnie Rathbun a cessé de nous livrer sa marchandise. Le contrat stipulait que l'une ou l'autre compagnie, ou les deux, nous fourniraient de temps à autre, pendant une période de cinq ans, au prix fixé, la quantité d'alcool dont nous aurions besoin.

M. SAM HUGHES : Ce contrat n'a-t-il pas pris fin l'an dernier ?

L'honorable M. BRODEUR : Oui.

M. SAM HUGHES : Quel prix le gouvernement paie-t-il cette année ?

L'honorable M. BRODEUR : $1.40 par gallon.

M. BLAIN : Le gouvernement a-t-il renouvelé le contrat sans demander de soumissions ?

L'honorable M. BRODEUR : C'est là le prix du premier marché. Le gouvernement n'a pas demandé de soumissions parce que c'était la seule compagnie qui fabriquât de l'esprit de bois. Je ne crois pas qu'il y ait présentement au Canada—le député de Victoria pourrait peut-être nous renseigner à ce sujet—une autre compagnie que la " Standard Chemical Company " se livrant à la fabrication de l'alcool méthylique.

M. BENNETT : Quelle est la date du contrat aujourd'hui en vigueur ?

L'honorable M. BRODEUR : Aucun marché n'a été passé. Nous achetons ce produit de la " Standard Chemical Company " au prix de $1.40, mais il n'existe aucun contrat.

M. SAM HUGHES : Le gouvernement s'est-il informé du prix de vente de cet article aux Etats-Unis et de ce qu'il aurait à payer pour l'importer ?

L'honorable M. BRODEUR : Non, nous ne nous somes pas enquis des prix de vente aux Etats-Unis. S'il fallait acquitter les droits, l'article reviendrait à plus de $1.40, prix que nous payons présentement.

M. TAYLOR.

M. SPROULE : On m'a dit qu'il est possible de vendre cet article à un prix inférieur à un dollar par gallon, tout en réalisant un joli bénéfice. Si on avait favorisé la concurrence au lieu d'accorder toute la commande à une seule compagnie, il est probable que nous obtiendrions aujourd'hui ce produit moyennant un prix beaucoup moins élevé.

L'honorable M. BRODEUR : Je serais content de payer moins cher, si c'était posible. Après avoir étudié la question, si je crois qu'il est probable qu'en demandant des soumissions, nous puissions obtenir des conditions plus avantageuses, je m'en réjouirai. Toutefois, j'appréhende que nous ne puissions pas faire mieux.

M. SAM. HUGHES : La Compagnie Rathbun, de Desoronto, a-t-elle des intérêts dans cette entreprise ?

L'honorable M. BRODEUR : Je le crois; la " Standard Chemical Company " est maîtresse absolue.

M. POPE : La Compagnie Rathbun a loué ses usines de Desoronto à la Compagnie " Standard " pour une longue période de temps ; le bail est compliqué.

L'honorable M. BRODEUR : Je crois qu'il y a un procès à ce sujet.

M. POPE : La seule fabrication de l'alcool méthylique, à l'exclusion des autres dérivés de la distillation du bois dur, ne serait pas une industrie très lucrative. Tout dépend de la vente des produits secondaires—le charbon de bois, l'acétate de chaux et le goudron—qu'on retire de la fabrication de l'alcool de bois. C'est la vente de ces dérivés seulement que le fabricant peut n'exiger qu'un dollar le gallon pour l'alcool de bois ; celui qui ne fabriquerait que cet article ne réaliserait aucun bénéfice en le vendant à un dollar le gallon. La corde de bois franc coûte de $4 à $5 et on n'en tire pas plus de cinq gallons d'alcool de bois. Par conséquent, abstraction faite de la main-d'œuvre, le prix de revient dépasserait le prix de vente. Il faut du bois franc d'une certaine dimension dont la coupe et la façon coûtent plus cher que lorsqu'il s'agit d'un bois commun. Aussi, le prix du bois équivaut à ce que pourrait rapporter l'alcool qu'en en tire en le vendant un dollar et quinze cents par gallon. C'est au ministre, non à moi, à dire quel prix il paiera l'alcool méthylique qu'il achète pour les intéressés ; toutefois, on aurait tort de croire qu'en vendant ce produit 60 ou 70 cents le gallon, le fabricant réaliserait un bénéfice. Tout dépend de la fabrication et de la vente des dérivés. La " Standard Chemical Company " a exploité sur une grande échelle l'industrie du charbon de bois, principalement à Montréal et à Toronto. De plus, elle exporte une grande quantité d'alcool méthylique ; si elle n'avait que le Canada pour débouché, elle ne pourrait pas se maintenir. C'est peut-être

l'égoïsme qui parle en moi, car cette compagnie a un établissement dans le village où je réside ; je déclare que je ne suis pas actionnaire. La matière première, le bois franc de deuxième qualité, est un produit du sol. L'un des inconvénients de l'exploitation du bois franc au Canada, c'est l'absence d'un débouché pour ce qui reste d'un arbre une fois le tronc enlevé. Cette industrie nous permet d'utiliser une plus grande partie de l'arbre ; c'est une aubaine pour les propriétaires de taillis de bois franc au Canada.

L'empire allemand, guidé par les conseils de son souverain, a résolu un problème très compliqué en encourageant cette industrie. Elle est digne d'encouragement, si nous considérons l'exportation d'une grande quantité de ses produits en sus de ceux qui sont utilisés au Canada. De plus, au point de vue économique, la distillation de ces produits ne nous enlève rien, attendu que le charbon de bois a un pouvoir calorique égal à celui du bois qui entre dans sa fabrication. Par conséquent, à mes yeux, cette industrie est digne d'encouragement et, pour ma part, je regretterais que cet article fut importé des Etats-Unis au lieu d'être fabriqué au pays. Néanmoins, le ministre est libre de s'informer des prix.

M. SPROULE : Loin de suggérer qu'on importe cet article, j'ai demandé qu'on fournisse à d'autres industriels l'occasion d'en entreprendre la fabrication. A vrai dire, si on impute complètement le prix de revient sur un seul article, l'alcool méthylique, il faudra vendre cet article plus cher, mais on sait qu'il n'est pas juste de dire qu'il est nécessaire de vendre les dérivés pour combler un découvert dans cette exploitation. Quelqu'un qui prétend s'y connaître m'apprend qu'en fixant à quatre ou cinq dollars le prix d'une corde de bois et en faisant entrer en ligne de compte tous les dérivés, on peut vendre l'alcool méthylique moins d'un dollar le gallon.

M. SAMUEL HUGHES : Cette compagnie a une usine dans le comté que j'ai l'honneur de représenter et une autre dans le district électoral limitrophe d'Ontario-nord. Tant qu'il fut impossible de vendre le charbon de bois et les autres dérivés, personne n'espérait que l'alcool méthylique pourrait se vendre à un prix bien bas. Aujourd'hui, cependant, ainsi que le disait le député de Compton, la fabrication du charbon de bois ne suffit pas à la consommation et la vente de ce charbon, tous frais payés, rapporte plus que le prix de la corde de bois. Si l'on tient compte de l'acétate de chaux et ses autres dérivés, le fabricant peut vendre l'alcool méthylique 25 et 50 cents par gallon.

M. CAMPBELL : Savez-vous quel est le prix de vente aux Etats-Unis ?

M. SAMUEL HUGHES : A peu près la moitié du prix exigé au Canada.

M. POPE : L'honorable député qui vient de reprendre son siège ne représente pas les faits exactement, quant à la valeur du bois. Une corde de bois donne environ 45 boisseaux de charbon de bois. Ce charbon se vend de 4 à 5 cents le boisseau. En multipliant ces deux chiffres, on a la valeur du bois, sans parler de la main-d'œuvre.

M. BENNETT : Quand expire le marché passé avec la Compagnie Standard ? S'attend-on aussi à acheter pour $60,000 d'alcool de bois cette année ?

L'honorable M. BRODEUR : L'an dernier nous n'en avons acheté que pour $17,000.

M. BENNETT : Le crédit affecté à cette fin est de $60,000.

L'honorable M. BRODEUR : Nous achetons aussi de l'alcool de grain, et ce crédit de $60,000 couvre tout.

M. BENNETT : Combien d'alcool de bois le gouvernement achètera-t-il cette année?

L'honorable M. BRODEUR : Nous en avon acheté pour $17,000 l'an dernier, et cette année la quantité sera probablement la même.

M. BENNETT : Quand prend fin le marché passé avec la Compagnie Standard ?

L'honorable M. BRODEUR : Au mois de juillet 1903.

M. BENNETT : Cette question a donné lieu à une vive discussion, à la dernière session, et l'injustice du procédé était si évidente que le ministre a promis de ne plus passer de marché avec cette compagnie, mais de demander des soumissions. Ce n'est peut-être qu'une coïncidence, mais il n'en est pas moins vrai que les intéressés dans la Compagnie Standard, à Orillia, sont des libéraux très zélés. Le gouvernement demande des soumissions pour une entreprise de transport des dépêches, et dépense $8 ou $10, en frais de publicité, quand il s'agit d'une dépense insignifiante de $25, et cependant, il se dispose à acheter d'une seule compagnie pour environ $17,000 d'un article fait dans ce pays.

C'est un fait bien connu dans cette partie du pays, que la " Standard Chemical Company " est virtuellement entre les mains d'un certain nombre de libéraux qui sont en train de faire une petite fortune avec cette entreprise. Pourquoi le ministre ne favorise-t-il pas la concurrence ; et si cette compagnie ne peut pas fournir l'alcool de bois à aussi bas prix que l'alcool importé, qu'on le fasse venir de l'étranger. L'an dernier, l'honorable député d'Ottawa (M. Birkett), qui est bien au courant de cette question, a déclaré que ce produit se vend, au détail, $1 et $1.05 le gallon. A Orillia, où les membres de cette compagnie sont bien connus, on se dira que tout n'est pas clair dans cette affaire, puisque le ministre permet aux amis de son parti de fixer eux-mêmes les prix.

M. GRANT : L'honorable député de Compton a expliqué clairement dans quelles conditions cette industrie s'exerce au Canada. La " Standard Chemical Company " possède d'importantes usines à Longford, dans le comté que je représente. Je connais passablement les détails de cette industrie et je corrobore absolument ce que vient de dire l'honorable député de Compton, sur l'importance de ces usines pour les cultivateurs des environs. Comme il l'a expliqué, cette industrie permet d'utiliser une certaine espèce de bois franc, dont on n'aurait pas l'emploi autrement, et c'est un grand avantage pour les cultivateurs de pouvoir vendre ce bois. Il est à ma connaissance que dans un rayon de 100 milles de l'usine d'Ontario-nord, cette compagnie a acheté une qualité de bois franc qui ne pourrait servir à rien autre chose et c'est un grand avantage pour les cultivateurs de ce district. J'aimerais à savoir si l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) ou l'honorable député de Leeds (M. Taylor) voudraient se lever et demander au gouvernement d'inviter les Etats-Unis à venir faire concurrence à cette industrie.

M. CAMPBELL : Les Yankees.

M. GRANT : Pour ma part, je ne voudrais pas conseiller au ministre du Revenu de l'intérieur d'acheter l'alcool de bois aux Etats-Unis.

M. SPROULE : L'honorable député fait une supposition que rien ne justifie. Quand le ministre des Travaux publics demande des soumissions pour la construction d'un édifice, ou d'une entreprise quelconque, il ne s'ensuit pas qu'il va chercher des entrepreneurs aux Etats-Unis.

Il n'y a rien dans ce que j'ai dit pour laisser supposer que je voudrais inviter les Américains à venir faire concurrence à cette industrie.

M. GRANT : Je n'ai pas l'intention de défigurer le sens des paroles de l'honorable député, mais comme il sait parfaitement que la " Standard Chemical Company " est seule à fabriquer ce produit au Canada, si on admet la concurrence, il faut qu'elle vienne des industriels américains. C'est la seule conclusion à tirer de ses remarques.

M. SPROULE : Quand le gouvernement a demandé des soumissions pour la fourniture des billets de banque, il n'y avait qu'une seule maison au Canada pour en imprimer, mais une compagnie américaine est venue s'établir ici. Si le gouvernement demandait des soumissions pour la fourniture de cet alcool de bois pendant une certaine période, avant longtemps on verrait d'autres compagnies se former, comme dans le cas des billets de banque.

M. GRANT : Je demande à mon honorable ami de ne pas s'éloigner de la question. Je ne crois pas que le champ soit assez vaste pour attirer des concurrents dans cette industrie. Je puis dire aussi à l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) que je connais passablement ceux qui font partie de la " Standard Chemical co." et qu'ils ne sont pas tous des libéraux. Dans tous les cas, je ne vois pas ce que cela peut avoir à faire avec la question qui nous occupe.

M. BENNETT : Quels sont les conservateurs ?

M. GRANT : Nos adversaires se prétendent partisans de la protection des industries canadiennes et voici une occasion de prouver la sincérité de leurs professions de foi. Cette industrie est non seulement importante par elle-même, mais est aussi d'un grand avantage pour la population des districts dans lesquels sont intallées les usines. Pour ma part, je ne voudrais pas recommander au ministre d'inviter les Américains à venir lui faire concurrence. L'honorable député de Leeds (M. Taylor) a affirmé une chose qu'il retirera certainement après la déclaration que vient de faire le ministre. Il a prétendu qu'à la veille d'une élection partielle dans Ontario-nord——

M. TAYLOR : Je n'ai pas dit une élection partielle.

M. GRANT : Je demande pardon à mon honorable ami. Il a prétendu qu'à la veille d'une élection dans Ontario-nord, on a accordé à cette compagnie, sans demander de soumissions, une concession pour la fourniture de cet article. Or, le contrat que vient de lire le ministre est daté de 1898, bien que je ne sois pas dans la politique active depuis longtemps, je crois que nous n'avons eu d'élection dans Ontario-nord que plusieurs années après 1898. Cette concession n'a donc pu être accordée dans le but d'influencer les électeurs. Bien plus, autant que je sache, la convention n'a pas été faite avec la compagnie actuelle, mais avec la Compagnie Rathbun de Deseronto, qui vendit son établissement quelques années plus tard, et c'est ainsi que la concession passa aux mains de la " Standard Chemical Company ". Un membre de la gauche a dit que puisqu'il est maintenant possible de vendre le charbon de bois avec profit, le prix de l'alcool méthylique devrait en être diminué d'autant. Une personne intéressée dans cette industrie me disait dernièrement que la compagnie vend actuellement beaucoup de charbon de bois, mais que pour diverses raisons, qu'il est inutile d'expliquer ici, elle n'a pas encore réussi à créer un commerce profitable de cet article, bien qu'elle espère y parvenir avant longtemps. On n'a donc pas raison de prétendre que la vente du charbon de bois, un sous-produit de l'alcool méthylique, devrait faire diminuer le prix de cet article.

Je regrette d'avoir à parler aussi longuement, mais comme le principal établissement de cette compagnie se trouve dans mon comté, je m'intéresse beaucoup au succès de cet-

te industrie, et je tiens à ce que le gouvernement et le parlement lui rendent justice.

M. TAYLOR : J'en connais probablement aussi long que qui que ce soit dans cette Chambre sur cette industrie, ayant fait partie pendant plusieurs années, de la Compagnie Rathbun. C'était à l'époque où l'honorable député de Victoria, N.-B. (M. Costigan) était ministre du Revenu de l'intérieur. Le gouvernement faisait alors venir son alcool méthylique d'Allemagne. Je suis venu ici, en compagnie du capitaine Carter, et nous avons dit au gouvernement que la Compagnie Rathbun établirait l'industrie au Canada, si le gouvernement lui promettait sa clientèle. Il consentit à nous donner la préférence, à égalité de prix et de qualité. L'industrie fut fondée, et pendant plusieurs années, la Compagnie Rathbun fournit l'alcool méthylique au gouvernement à un prix moins élevé que celui qu'il payait pour l'alcool importé. Elle aurait continué sans le gouvernement actuel qui, dès son arrivée au pouvoir, passa un marché avec un citoyen de Toronto pour la fourniture de cet article pendant plusieurs années.

L'honorable M. BRODEUR : L'honorable député se trompe.

M. TAYLOR : Pas du tout. Le résultat a été que la Compagnie Rathbun dut fusionner avec la nouvelle compagnie, et plus tard, elle lui céda ses intérêts.

L'honorable M. BRODEUR : Alors, cela s'est fait avant l'avènement du gouvernement actuel.

M. TAYLOR : Non ; immédiatement après son arrivée au pouvoir, le nouveau gouvernement passa marché avec ce citoyen de Toronto pour la fabrication de l'alcool méthylique dans le comté de mon honorable ami. Je sais comment la Compagnie Rathbun a été traitée par le gouvernement actuel. Si l'honorable ministre veut demander des soumissions pour la fourniture de l'alcool fabriquée au pays, pendant cinq ou dix ans, il recevra une demi-douzaine d'offres. en dépit du monopole qu'il a créé en enlevant la concession à la Compagnie Rathbun, pour la donner à une compagnie de Toronto.

SAM HUGHES : Un article du programme conservateur consiste à abolir les droits sur un produit du moment qu'il est constaté qu'un monopole existe et que le prix de cet article est trop élevé. On met la population à l'abri des inconvénients des monopoles. Je pourrais citer, à ce propos, le monopole sur le sel qu'on a tenté d'obtenir, il y a quelques années, pour augmenter indûment le prix de cet article. Le gouvernement conservateur abolit entierement le droit et cela fit échouer la coalition. Dans le cas qui nous occupe, un monopole existe. Environ 50,000 gallons d'alcool méthylique mélangé à de l'alcool inférieur coûtent $30,000 au gouvernement, et cependant on peut se procurer cet alcool au détail dans n'importe quelle pharmacie, pour $1.50 le gallon. Ces industriels font donc un bénéfice énorme.

M. TALBOT : Comment l'honorable député peut-il parler ainsi de monopole, puisque l'honorable député de Leeds vient de déclarer qu'il n'y avait autrefois qu'une seule fabrique au Canada, la Compagnie Rathbun, et qu'actuellement, il n'y en a qu'une. Où est la différence ?

L'honorable M. BRODEUR : Je dois dire que l'honorable député de Leeds se trompe, au sujet de la Compagnie Rathbun. Le marché passé par le gouvernement était avec la Compagnie Rathbun et la " Standard Chemical Co ". Il a été signé au mois de juillet 1898. Quelques mois plus tard, la Compagnie Rathbun écrivait à M. Miall, qui était à cette époque commissaire du Revenu de l'intérieur :

Nous avons l'honneur de vous informer que nous avons conclu un arrangement entre nous quant à la quantité d'alcool methylique que vous pourrez commander. A l'avenir, pour faciliter les opérations, nous préférons que toutes les commandes soient envoyées à la " Standard Chemical Co."

M. TAYLOR : Où le gouvernement actuel a-t-il acheté son alcool méthylique en 1896, 1897 et 1898, jusqu'à la signature de ce contrat? Je sais pertinemment que c'est immédiatement après les élections de 1896 que le directeur général des Postes conclut un arrangement avec un citoyen de Toronto pour la fabrication de ce produit à Orillia. Le marché avait été fait avant l'élection, pour le cas ou le parti libéral viendrait au pouvoir. On remarquera que pendant une couple d'années, le gouvernement acheta exclusivement le cette compagnie de Toronto, sans s'occuper de la Compagnie Rathbun, qui fut forcée de fusionner avec l'autre. Je sais tout ce qui en est.

L'honorable M. BRODEUR : Le gouvernement actuel a acheté de la Compagnie Rathbun en 1896, 1897 et 1898.

M. TAYLOR : En partie; jusqu'à ce que ses amis fussent en état de fournir le tout.

L'honorable M. BRODEUR : La première vente faite par la " Standard Chemical Co " est en 1898.

M. TAYLOR : Avant la passation de ce marché, de qui le gouvernement achetait-il ?

L'honorable M. BRODEUR : Je viens de dire que c'est de la Compagnie Rathbun.

M. TAYLOR : Pas du tout.

L'honorable M. BRODEUR : Nous en avons acheté une partie des Etats-Unis, mais par la suite nous avons préféré encourager une industrie canadienne.

M. BENNETT : Toute cette question a été discutée l'an dernier, et le ministre promit de ne pas renouveler la concession, et il peut avoir besoin. Le gouvernement est resté ministre. Le ministre actuel me dira

peut-être: Je n'ai pas renouvelé la concession. C'est vrai, mais il fait mieux. Il donne à cette compagnie carte blanche, pour fournir au gouvernement tout l'alcool dont elle n'a pas été renouvelée tant qu'il est toujours à souffler le chaud et le froid. Il demande des soumissions pour des entreprises publiques et permet aux entrepreneurs de faire venir le bois des Etats-Unis au détriment des marchands de bois canadiens. Il permet aux dragueurs américains de venir faire concurrence aux dragueurs canadiens. Si je suis bien informé, ces dragueurs des Etats-Uuis sont à l'œuvre à Fort-William et à Port-Arthur depuis deux ou trois ans. Cette dernière affaire ne rehaussera pas la réputation du ministre du Revenu de l'intérieur dans Ontario. Dans Ontario-nord le directeur général des Postes demande des soumissions pour une entreprise de transport des dépêches de $20 à $30. Je défie l'honorable député d'Ontario-nord de nommer un seul conservateur qui fasse partie de cette Compagnie. C'est un fait bien connu que les membres de cette compagnie sont tous des libéraux à tous crins, et cependant le gouvernement leur accorde le monopole de fournir l'alcool méthylique à raison de $1.40 le gallon, quand ils seraient probablement désireux de le vendre $1 dans des conditions ordinaires.

Qu'a-t-on vu lors de l'élection partielle, l'an dernier ? Le directeur général des Postes était dans le comté et tous les membres de cette compagnie étaient sur le chemin ; on peut constater dans les " Débats " que l'ex-ministre du Revenu de l'intérieur a admis qu'immédiatement après l'élection, le président de la compagnie est venu demander le renouvellement de la concession.

M. CAMPBELL : L'a-t-il obtenu ?

M. BENNETT : Non, parce que l'ex-ministre était honnête et n'a pas voulu consacrer une pareille injustice. Il n'y a pas de doute qu'il n'était pas aimé de son entourage, parce qu'il administrait son ministère de cette manière. Cela ne devait pas être du goût de l'honorable député de York-ouest. Je suis content de cette discussion, car elle fera savoir aux électeurs de ce comté comment les affaires du pays son administrées. Les frères Noble, qui possédaient un bateau à vapeur, ont obtenu un cadeau de $25,000 à la suite d'une chicane avec le ministère de la Marine et des Pêcheries. On a aussi fait des cadeaux à M. Peuchen, un actionnaire de cette compagnie, ainsi qu'à M. Thompson, d'Orillia, un autre fort actionnaire, en leur concédant ce privilège de la fourniture de l'alcool méthylique. Les électeurs qui connaîtront ces détails ne seront pas satisfaits de l'administration du ministre actuel. Cette compagnie réalise des profits énormes en vendant cet alcool $1.40 le gallon, tandis qu'elle le vendrait à des prix beaucoup plus réduits, s'il y avait de la concurrence. Je suis partisan de la protection des industries nationales, mais je ne veux pas que personne puisse prendre le gouvernement à la gorge. Il est vrai qu'un des membres de cette compagnie a déclaré sur les hustings qu'il était autrefois conservateur; mais ce sont les libéralités du gouvernement à son égard qui ont amené son changement d'allégeance. La semaine suivante il était à Ottawa et demandait un renouvellement de son privilège. Le ministre devrait demander des soumissions ; si ses amis ne sont pas en état de fournir ce produit à aussi bas prix que les autres, qu'il accepte l'offre du plus bas soumissionnaire.

L'honorable M. BRODEUR : L'an dernier nous avons demandé privément des soumissions à deux ou trois maisons. La Compagnie Rathbun n'a seulement pas daigné répondre à notre lettre dans laquelle nous lui demandions si elle serait disposée à nous fournir de l'alcool méthylique. La même demande fut adressée à une compagnie du Sault-Sainte-Marie, mais elle n'a pas pu envoyer de soumission. La seule que nous avons reçue venait de la " Standard Chemical Co."

M. BENNETT : Avez-vous demandé des soumissions par voie des journaux ?

L'honorable M. BRODEUR : Non. Il ne s'agissait que d'une somme de $16,000, une bagatelle pour des établissements aussi importants. L'honorable député de Compton en sait quelque chose.

M. INGRAM : L'honorable député d'Ontario-nord ne parait pas être en faveur des soumissions. Il prétend qu'on ne doit pas en demander pour l'achat de $17,000 d'alcool. Cette opération a lieu dans son comté. Voudrait-il qu'on fit la même chose ailleurs ?

M. GRANT : Je suis convaincu que l'honorable député n'a pas l'intention de défigurer le sens de mes paroles, mais avant de revenir sur ce que j'ai dit, j'ai quelques mots à répondre à l'honorable député de Simcoe-est. J'aurais cru que l'élection partielle d'Ontario-nord, qui a eu lieu il y a déjà longtemps et avec un résultat qui a été si bien accueilli par tout le pays, ne serait plus jamais remise en discussion. Je tiens à déclarer que la " Standard Chemical Company " ni aucun de ses membres n'ont pris une part active à cette élection. Il est vrai que M. Peuchen, le président, a prononcé un bref discours, non comme libéral, mais comme conservateur. Il déclara expressément qu'il était conservateur et qu'il était venu dans le comté travailler au succès de ma candidature, à titre d'ami personnel. Il n'a pas sollicité de suffrages et n'a exercé aucune pression sur ses employés.

M. BENNETT : Toute la ville parlait de la manière dont ces employés ont été enrégimentés.

M. GRANT : Je répète qu'il n'a aucunement gêné ses employés dans l'exercice de

leurs droits d'électeurs. Au cours du débat de l'an dernier, on a dit que le vote du canton de Roma, où se trouve l'usine de la compagnie, a été changé, et que j'ai obtenu une majorité de 48 ou 50, tandis qu'il donnait autrefois une majorité de deux ou rtois voix autrefois une majorité de deux ou trois voix revirement qui s'est opéré dans ce canton, n'a pas été aussi marqué que celui qui s'est produit dans d'autres localités où la compagnie n'exerce aucune influence et où pas un seul membre de la compagnie n'a mis les pieds. Le changement survenu à Roma va de pair avec ceux qui ont eu lieu ailleurs.

M. SAM HUGHES : L'honorable député doit savoir que les membres de cette compagnie ont pris une part active à cette élection. M. Wm Thompson et M. Peuchen s'en sont occupés activement. M. Geo. Thompson a parcouru tout le comté.

M. GRANT : Je vous demande pardon ; il était atteint de la petite vérole et a été tenu en quarantaine pendant les quatre semaines qu'a duré l'élection.

M. SAM HUGHES : M. Geo. Thompson est allé à Muskoka et à Baysville et a parcouru tout le comté. Je le sais. Il voyageait en compagnie d'un nommé Henderson, l'agent du gouvernement grit d'Ontario.

M. GRANT : L'honorable député devrait accepter ma parole.

M. SAM HUGHES : Je n'accepterai pas la parole de l'honorable député, car ces faits sont de notoriété publique.

Plusieurs VOIX : A l'ordre.

Le PRESIDENT (M. Monet) : L'honorable député doit accepter la parole d'un de ses collègues.

M. SAM HUGHES : Je ne dis pas qu'il fait une fausse affirmation ; mais je refuse de croire ce qu'il allègue. La Chambre peut accepter ce renseignement, si elle veut, mais je ne l'accepte pas.

M. BENNETT : J'ai vu moi-même M. George Thompson travailler à cette élection.

M. SAM. HUGHES : Je puis ajouter que des conservateurs ont reçu ordre, sous peine de renvoi, de voter contre le candidat de l'opposition, mais 18 d'entre eux ont, ou maculé leur bulletin ou refusé de voter. Ils ne voulaient pas s'exposer à perdre leur emploi et durent se soumettre à ces ordres tyraniques.

M. COWAN : Sur quoi l'honorable député s'appuie-t-il pour parler ainsi ?

M. SAM HUGHES : Sur la parole d'honnêtes citoyens.

Plusieurs VOIX : Oh ! oh !

M. SAM HUGHES : Ils n'ont pas voulu voter contre leur conscience. M. Thompson est allé dans ces localités et a mis toute son influence au service du candidat ministériel. S'il payait des salaires raisonnables à ses ouvriers, et un prix convenable pour le bois qu'il achète des cultivateurs, je n'aurais rien à dire.

M. BUREAU : L'honorable député de Compton peut nous en dire quelque chose.

M. SAMUEL HUGHES : Il y a un établissement considérable dans mon comté et je ne crains pas de dire à ces messieurs qu'il ne paient pas leurs ouvriers en proportion des bénéfices qu'ils réalisent sur la vente de l'alcool méthylique et qu'ils ne paient pas le bois qu'ils achètent des cultivateurs le prix qu'ils devraient le payer. en tenant compte des prix exorbitants qu'ils reçoivent de l'Etat pour leurs produits.

M. GRANT : L'honorable député connaît-il le prix courant du bois franc qui sert à cette industrie ?

M. SAMUEL HUGHES : Je n'ai pas de contre-interrogatoire à subir.

Plusieurs VOIX : Oh ! oh !

M. SAMUEL HUGHES : Je n'ai pas d'interrogatoire à subir de la part d'un homme comme l'honorable député d'Ontario-nord (M. Grant). Je connais le prix du bois, les salaires des ouvriers, et aussi les intrigues et la corruption exercées par cette Compagnie dans Ontario-Nord.

M. INGRAM : J'étais tenté d'attribuer la forte majorité libérale dans Ontario-nord à l'escamotage des bulletins. Je comprends maintenant que c'est la présence dans le comté de cet agent grit atteint de la petite vérole qui a effrayé les conservateurs et les a empêchés d'aller voter. Voilà ce qui explique la forte majorité de l'honorable député. Mais l'honorable ministre n'a pas expliqué pourquoi il n'a pas demandé de soumissions.

M. GRANT : L'honorable député (M. Ingram) doit savoir que cette compagnie est la seule au Canada qui fabrique de l'alcool méthylique. Elle seule aurait pu répondre à cette demande de soumissions. L'honorable ministre du Revenu de l'intérieur a expliqué que cette commande n'est pas assez importante pour induire d'autres compagnies à se former pour exploiter cette industrie. Avant de se lancer dans une semblable entreprise, les intéressés voudraient savoir quelles quantités le gouvernement consomme annuellement, quelles quantités absorbe le marché intérieur et quelles quantités pourraient être exportées. Tout le monde est libre d'exploiter cette industrie et de chercher à vendre ses produits au gouvernement. Si d'autres établissements étaient fondés, il n'y a pas doute que le ministre demanderait des soumissions à l'expiration de chaque concession.

M. BENNETT : L'honorable ministre peut-il dire quels sont les droits sur l'alcool mé-

thylique et quand ces droits ont été augmentés pour l'avantage de la " Standard Chemical Co." puisque c'est elle seule qui en a profité ?

L'honorable M. BRODEUR : Les droits sont de $2.40 par gallon, et ont été imposés en 1896 ou 1897. A cette époque nous n'achetions certainement pas de la " Standard Chemical Co.

M. BENNETT : Le tarif n'a-t-il pas été changé depuis 1896? Il me semble qu'il en a été question l'an dernier.

M. INGRAM : L'honorable ministre veut dire 1897.

L'honorable M. BRODEUR : Oui.

M. BENNETT : Au cours du débat de la dernière session, on a aussi constaté que ces amis du gouvernement ont obtenu, non seulement un monopole, mais aussi une augmentation des droits.

L'honorable M. BRODEUR : Je viens de dire que le contrat a été signé en 1898 et que c'est en 1897 que les droits ont été imposés. La " Standard Chemical Co " n'existait pas encore.

M. INGRAM : Les honorables membres de la droite refusent de donner une protection raisonnable aux industries du pays, mais quand il s'agit d'une compagnie qui approvisionne le gouvernement ou lui accorde une protection de $2.40 par gallon. J'espère que l'honorable député d'Ontario-nord se montrera disposé à venir en aide à toutes nos autres industries, eu leur accordant une protection raisonnable, quand mêmes elles ne seraient pas intallées dans son comté.

M. CLANCY : Est-ce qu'on a passé marché pour la fourniture du genièvre. L'honorable ministre du Revenu de l'intérieur a prononcé il y a quelque temps un discours qui ressemble beaucoup à celui que vient de faire l'honorable député d'Ontario-nord. Ils sont tous deux partisans d'un tarif de revenu, sauf pour deux articles; l'honorable ministre voudrait en excepter le genièvre, et l'honorable député, l'alcool méthylique. Ce dernier dit que ce serait une honte et une abomination de permettre aux Yankees de faire concurrence à une compagnie canadienne qui fabrique de l'alcool méthylique et cependant il vote contre tout ce qui sent la protection. A titre d'industrie canadienne, celle-ci mérite d'être raisonnablement protégée, mais nos honorables adversaires devraient être les derniers à demander des droits prohibitifs, dans un cas comme celui-ci.

Le gouvernement a porté un intérêt tout spécial à cette industrie, et à ce propos on raconte une histoire intéressante. Le principal actionnaire de cette compagnie est venue à Ottawa, et grâce à ses influences politiques, il réussit à obtenir du gouvernement, une élévation des droits sur ce produit. Quelque temps après eut lieu la conversion de M. Peuchen au parti libéral. Je ne doute pas qu'il avait d'excellentes raisons de croire que ce parti était le meilleur des deux. Aujourd'hui, il a réussi à faire élire l'aimable et savant député qui représente Ontario-nord (M. Grant).

Plusieurs VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. CLANCY : Pour une fois, mes paroles sont applaudies par les honorables députés de la droite. Mais je ne me rappelle pas qu'un seul d'entre eux ait jamais employé à l'adresse d'un membre de la gauche, des paroles aussi élogieuses, bien qu'elles pussent être aussi méritées que dans le cas de l'honorable député d'Ontario-nord. C'est la première fois qu'il parle sur une question de tarif et il demande le maintien des privilèges accordés à cette industrie.

M. BENNETT : Est-ce le dernier mot du ministre ? Refuse-t-il de demander des soumissions et entend-il continuer à payer à cette compagnie $1.40 par gallon, ou n'importe quel prix qu'il lui plaira de fixer ?

L'honorable M. BRODEUR : J'ai expliqué que nous avons demandé des prix à ceux qui étaient censés être en état de nous fournir de l'alcool. La Compagnie Rathoun n'a seulement pas daigné répondre. La Compagnie du Sault n'était pas en état de se charger de cette fourniture, et la seule qui nous a soumis des prix, c'est la " Standard Chemical Company ". Je ferai observer à l'honorable député de Bothwell qu'en 1897, les droits ont été augmentés, non seulement sur l'alcool de bois, mais aussi sur l'alcool de grain.

M. CLANCY : Pas du tout.

M. BRODEUR : Oui ; sur tous les alcools. Ce n'est que l'année suivante que la " Standard Chemical Company " a été formée et a obtenu un marché du gouvernement. On ne peut pas prétendre que les droits ont été augmentés dans l'intérêt de cette compagnie puisqu'elle n'existait pas encore.

M. BENNETT : Je félicite M. Tudhope sur ses relations avec le gouvernement. Avant 1896, il était le plus intransigeant des conservateurs d'Ontario, et un des adversaires les plus acharnés des libéraux Après le changement de gouvernement, la lumière s'est faite dans son esprit, surtont après que le gouvernement eût augmenté de 10 pour cent les droits sur les traineaux légers (cutters) qu'il fabrique.

Maintenant que le gouvernement accorde à cette compagnie un monopole et la remise des droits, je n'en doute pas, il en profitera pour faire de nouvelles demandes et les électeurs de cette partie du pays comprendront qu'il suffit de se convertir aux idées du gouvernement pour en obtenir tout ce que l'on veut.

M. SPROULE : Je vois dans une revue commerciale de Chicago que l'alcool méthylique à 95 et 97 degrés, se vend 65 cents le

gallon. Je remarque aussi que pour la plupart de ces produits pharmaceutiques, les prix sont à peu près les mêmes aux Etas-Uuis et au Canada. Je suis bien certain de ne m'être pas trompé en disant qu'on pouvait le vendre ici pour $1 le gallon et réaliser de forts bénéfices.

M. CLANCY : L'honorable ministre a-t-il demandé des soumissions à d'autres ?

L'honorable M. BRODEUR : A la Compagnie du Sault, mais elle n'était pas en état de nous fournir de l'alcool.

M. CLANCY : La Compagnie Rathbun ou la Compagnie du Sault-Sainte-Marie ont-elles fourni une partie quelconque de cet alcool, par l'intermédiaire de la " Standard Chemical Company " ?

L'honorable M. BRODEUR : Je l'ignore.

Il est fait rapport de quelques résolutions.

AJOURNEMENT—AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

Le très honorable sir WILFRID LAURIEL (premier ministre) : Je propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : De quoi nous occuperons-nous demain ?

Sir WILFRID LAURIER : Après l'adoption des affaires d'intérêt privé, nous discuterons les crédits du ministère du Revenu de l'intérieur—les poids et mesures.

La motion est adoptée et la séance est levée à 12 heures 25 minutes du matin (mercredi).

INDEX

QUATRIÈME SESSION, NEUVIÈME PARLEMENT

VOL. II, 1904

Depuis le vingt-sixième jour d'avril jusqu'au trente-unième jour de mai inclusivement.

Alcorn, George Oscar, *Prince-Edouard.*

Brockville, correspondance des trains à, (observ. sur int. Taylor) 3349.

Chemin de fer Transcontinental-National, bill (n° 72) ayant pour objèt de modifier l'Acte du, (en comité) 2306 ; arts 2 à 7, 3239 et suiv., amendement, 3244, rejeté, 3246 ; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3465 et suiv., amendement, 3465, rejeté, 3469.

Armstrong, Joseph E., *Lambton-est.*

Chemin de fer Transcontinental-National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (débat sur motion Laurier pour 2e l.) 2164, pour 3e l., 3567 et suiv.

Immigrants pauvres, (débat sur observ. Clarke) 3915.

Institut impérial de Londres, étalage canadien, renouvellements et améliorations, (sub.) 3774.

Avery, Melzar, *Addington.*

Immigrants pauvres, (débats sur observ. Clarke) 3906.

Barker, Samuel, *Hamilton.*

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (en comité) 2245 et suiv., 2306 et suiv.; 2418 et suiv. ; 2564 et suiv. ; 2680 ; en comité, art. 1, 2989 ; 2998 ; 3032 et suiv.; amendement, 2989, rejeté, 3018 ; arts 2 et 3, 3066 ; arts 2 à 7, 3175-3245 et suiv. ; arts 5 et 7, 3284-3291 ; arts 2 à 11, 3355 et suiv. ; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3563 et suiv. ; 3744 ; requête de MM. Cox, Hays et Wainwright au gouvernement, à qui communiquée avant lecture à la Chambre le 26 mai, (voir page 3669), (int.) 3799.

Explication de nature personnelle, article du "Globe", 2481.

Compagnie d'assurance "Monarque," sur la vie, bill (n° 69) la constituant en corporation, en comité, 3515.

Belcourt, Hon. Napoleon A., *Ottawa,* Orateur.

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (débat sur motion Laurier pour 2e l., et amendement Clarke ; mise aux voix de l'amendement) 2074.

Explication de nature personnelle, par M. Osler, au sujet de ses relations avec certaines compagnies de chemin de fer, (observ.) 2895 et suiv.

Message de Son Excellence, budget supplémentaire, 3803.

Unions ouvrières, bill (n° 35) concernant étiquettes des, (décision sur mot. Smith pour 2e l.) 3872 et suiv.

Bell, Adam Carr, *Pictou.*

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, débat sur motion Laurier pour 2e l., 2081 et suiv. ; en comité, 2287 et suiv. ; arts 2 à 7, 3166 et suiv., amendment, 3167 ; 3175, rejeté, 3192 ; arts 2 à 11, 3357 ; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3715 et suiv.

Circulation gratuite, liste des permis de, émis en 1903, (mot. pour doc.) 3575.

Explication de nature personnelle, article du "Globe", 2022.

Fusils Ross, terrain plus vaste pour fabrique à Québec, (int.) 2396 ; 2879.

Graines de semence, inspection et vente, (observ. sur motion Fisher pour comité sur projet de résolution) 3757 et suiv.

Mabou, C. A., fabrique de beurre, frais d'installation, prix du beurre, etc., (int.) 2835 ; (mot. pour doc.) 3809

Nappan, N.-E., combien de beurre et de fromage fabriqué et à quel prix depuis trois ans à la station laitière de, (int.) 2834 ; (mot. pour doc.) 3809.

Pêcheries de Terre-Neuve, entrée du poisson de ces pêcheries en franchise aux Etats-Unis, (débat sur observ. Kaulbach) 2143.

Bennett, William H., *Simcoe-est.*

Bois, commerce de, dans la Colombie-Anglaise, protection, (débat sur observ. Morrison) 2604.

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (débat sur motion Laurier pour 2e l.) 2104 et suiv. ; en comité, 2251 ; 2278 et suiv.; 2351 et suiv.; arts 5 et 7, 3266 et suiv., amendment, 3285, en suspens, 3285 ; arts 2 à 11, 3392, amendment retiré, 3392 ; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3565 et suiv., amendment, 3565, rejeté, 3572.

Collingwood, valeur du bassin de radoub, prime à ses propriétaires, (int.) 3342.

Cours de comté, Ontario, changements dans le personnel des juges, vacances, etc., (int.) 2391.

Ile Hope, coupe du bois par Manley Chew, (int.) 2837.

Port-Arthur, bill (n° 98) concernant le port de, 2e l., débat, 3922 et suiv.

Revenu de l'Intérieur, fourniture d'alcool méthylique aux fabricants, (sub.) 3974 et suiv.

Bickerdike, Robert, *Saint-Laurent, Montréal.*

Chemin de fer d'Edmonton, pétition de la Compagnie du, pour loi augmentant pouvoir d'emprunt, (mot. pour lecture, réception et renvoi au comité des ordres permanents) 2627.

Code pénal de 1892, bill (n° 86) le modifiant par rapport à la peine imposée aux débiteurs frauduleux, 1e l., 2133.

Birkett, Thomas, *Ottawa.*

Milice d'Ottawa, nouvelle salle d'exercice, requête à cette fin, (int.) 3425.

Blain, Richard, *Peel.*

Annuaire statistique, préparation, (sub.) 2765.

Chemin de fer, bill (n° 2) modifiant la loi des, en comité, 3826.

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, en comité, arts 2 et 3, 3062, amendement, 3062, modifié et adopté, 3100 ; arts 5 et 7, 3262 et suiv., amendment, 3262, rejeté, 3276 ; (sur mot. Laurier pour 3e l.) 3453 et suiv., amendement, 3453, rejeté, 3455.

Institute impérial de Londres, étalage canadien, renouvellements et améliorations, (sub.) 3776.

Ottawa, hôtel des Postes, reconstruction de la partie détruite par l'incendie du 4 janvier 1904, (sub.) 3952 et suiv.

Blanchet, J. B., *St. Hyacinthe.*

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, en comité, arts 2 et 3, 3098.

Borden, Hon. Sir Frederick W., K.C.M.G., *King, N.-E.*

Artillerie canadienne, bill (n° 103) constituant en corporation l'Association de l'., 1e l., 2880.

Fusils Ross, terrain plus vaste pour fabrique à Québec, (rép. à int. Bell) 2396.

Guerre sud-africaine, aide aux Canadiens blessés, (rép. à int. Monk) 3573.

Médailles sud-africaines, refusées à des Canadiens, (rép. à int. Hughes) 2393.

Milice ; rapport pour 1903, dépôt 2879 ; modification de la loi de la Milice, (mot. pour comité sur projet de résolution) 2937-38 et suiv. ; appointements, somme additionnelle requise, (sub.) 3954.

Miliciens, augmentation de leur solde, (rép. à observ. Henderson) 3793.

Saint-Jean, N.-B., service de la milice à, (rép. à int. Daniel) 2583.

Sherbrooke, salle d'exercice militaire, construction, (rép. à int. Pope) 2394.

Valleyfield, grève, solde de la milice, (rép. à int. Clarke) 3160 ; 3345.

Borden, Robert L., *Halifax.*

Banque des Cultivateurs du Canada, pétition pour bill la constituant en corporation, (observ. sur motion Guthrie pour lecture et réception) 3754 et suiv.

Bassins de radoub sur la côte du Pacifique, (mot. pour doc.) 2386.

Batterie C., arrérages de paie, (int.) 2204

Bills d'intérêt privé, présentation, (motion pour prolongation de délais) 3469.

Chemins de fer, bill (n° 2) modifiant la loi des, (débat sur mot. Fitzpatrick pour renvoi au comité des) 3811 et suiv. ; en comité, 3812 et suiv.

Chemin de fer du Nord, titres acquis par le gouvernement en dédommagement de la garantie des obligations du, (mot. pour doc.) 2132 ; 2303.

Chemin de fer Central de Kingston et du Dominion, pétition pour institution civile de la Compagnie du, (sur mot. Grant pour lecture, réception et renvoi au comité des ordres permanents) 2385 ; 2478.

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (mise aux voix de l'amendement Clarke) 2074 ; 2129 ; en comité, 2208 ; 2284 et suiv.; 2307 et suiv.; 2413 et suiv.; 2483 et suiv.; 2618 et suiv. ; 2663 ; tracé et construction, protestations en faveur de l'emploi d'ingénieurs britanniques et contre l'emploi d'ingénieurs étrangers, (mot. pour doc.) 2879; 3795; 3918; en comité, art. 1, 2986 ; 3001 ; 3028 ; amendement, 3039, rejeté, 3039 ; arts 2 et 3, 3060, 3137 et suiv., amendement, 3061, adopté,

Borden, R. L.—*Suite.*
Chemin de fer Transcontinental National—*Suite.*
3061 ; arts 2 à 7, 3183-3235 et suiv.; arts 5 et 7, 3323, amendement, 3326, en suspens, 3331; autre amendement, 3337; construction du chemin sous la surveillance de quatre commissaires au lieu de trois, (observ. sur mot. Laurier) 3339 et suiv. ; amendement, 3393, rejeté, 3394 ; amendement, 3395, rejeté, 3395 ; (sur motion Laurier pour 3e l.) 3451 et suiv. ; 3533 et suiv. ; 3575 et suiv. ; amendement, 3609, rejeté par 105 contre 59, 3733.
Compagnie Electrique d'Ottawa, pétition, (sur mot. Morrison pour lecture, réception et renvoi au comité des ordres permanents) 2385 ; 2479.
Conférence internationale, pouvoirs de ses membres, (mot. pour doc.) 3761.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, au sujet de ses relations avec certaines compagnies de chemin de fer, (débat) 2915 et suiv.
Fête Victoria, ajournement, (observ. sur mot. Laurier) 3470.
Grains, bill (n° 113) concernant l'inspection, (mot. pour renvoi à un comité) 3921.
Immigrants pauvres, (débat sur observ. Clarke) 3895 et suiv.
Milice, modification de la loi de la milice, (débat sur mot. de sir F. Borden pour comité sur projet de résolution) 2937 et suiv.
Nova-Scotia Permanent Benefit Building Siciety and Savings Fund, bill (n° 8) y relatif, en comité, 3513 ; 3e l., 3515.
Pêche ; chèques pour primes de pêche, retard dans la distribution des, (int.) 2135.
Pêcheries, entente avec une ou plusieurs provinces pour confection d'un mémoire concernant décision rendue en 1877 par la commission des pêcheries, (int.) 3159.
Port-Arthur, bill (n° 98) concernant le port de, 2e l., débat, 3934 et suiv.
Postes : copies de contrats passés pour transport des malles des ports du Saint-Laurent, (mot. pour doc.) 2386 ; 3158.
Représentation à la Chambre des communes, appels des provinces, préparation des factums et mémoires y relatifs, (int.) 3918.
Savard, M. P. V., état de compte, frais d'enquête *in re* acquisition de la seigneurie de Mingan, (sur mot. Casgrain pour doc.) 2303.
Small, E. A., bill (n° 93) concernant certains brevets d'invention de, en comité, 3091.
Steamers, service direct entre le Canada et le Mexique, (int.) 2134.
Territoires du Nord-Ouest, insurrection de de 1885, paiement des réclamations pour pertes subies, (débat sur mot. Davis pour doc.) 2857.

Borden, R. L.—*Suite.*
Winnipeg, exposition nationale de 1904, (sub.) 2782.
Yukon, concession Treadgold, rapport de la commission d'enquête instituée à ce sujet, (mot. pour doc.) 3575 ; 3763.

Bourassa, Henri, *Labelle.*
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du (débat sur motion Laurier pour 3e l.) 3493 et suiv.
Lord Strathcona, discours exprimant opinions politiques, (observ.) 3791.

Boyd, Nathaniel, *Macdonald.*
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (en comité) 2215.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, solde de l'effectif, (sub.) 2720.
Lac Cumberland, privilège d'y faire la pêche, à qui accordé, à quelles conditions, etc., (int.) 2961.
Territoires du Nord-Ouest, insurrection de 1885, paiement des réclamations pour pertes subies, (débat sur mot. Davis pour doc.) 2860.

Broder, Andrew, *Dundas.*
Chemin de fer de la province d'Ontario, tarifs de transport, augmentation, (observ.) 2961.
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, (débat sur motion Laurier pour 3e l.) 3463 et suiv.
Iréna, comté de Dundas, changement de directeur de la poste, (mot. pour doc.) 2878.
Kingston, enquête au bureau de poste de, (int.) 2960.

Brodeur, Hon. Louis Philippe, *Rouville.*
Gerveis, Alphonse, emploi et appointements, participation à la dernière élection fédérale partielle de Saint-Hyacinthe, (rép. à int. Monk) 3160.
Revenu de l'Intérieur, (subsides) : ministère, gestion, appointements et dépenses casuelles, 3954 ; préposés et inspecteurs de l'accise, appointements, 3958 ; préposés à la surveillance des grandes distilleries et autres fabriques, service de surcroît, 3965 ; heures de service autres que pour surveillance spéciale, 3965 ; service de surveillance, 3966 ; déplacement, combustible, loyer, accise, 3966 ; timbres sur tabacs canadiens et étrangers, 3967 ; allocation aux percepteurs des douanes pour droits perçus par eux en 1903-04, 3968 ; à M. L. A. Fréchette pour traduction spéciale, 3969 ; allocation de subsistance aux préposés de la Colombie Anglaise dont les appointements n'excèdent pas $700 par année, 3969 ; fourniture d'alcool méthylique aux fabricants, loyer, éclairage, transport, appointements, etc., 3969.

Bruneau, Arthur Aime, *Richelieu.*

Baie La Vallière, mémoires, plans, correspondance, etc., concernant dragage, (motion pour documents) 3809.

Bureau, Jacques, *Trois-Rivières et Saint-Maurice.*

Chemin de fer de la Vallée du Saint-Maurice, bill (n° 50) constituant en corporation la Compagnie du, en comité et 3e l., 3516.

Calvert, William Samuel, *Middlesex-ouest.*

Chemin de fer Central de la Frontière, de Kamloops et Cariboo, bill (n° 46) constituant en corporation la Compagnie du, en comité et 3e l., 2387.

Chemin de fer Central de Kootenay, bill (n° 47) concernant la Compagnie du, en comité et 3e l., 2168.

Chemin de fer de Tilsonburg, du lac Erié et du Pacifique, bill (n° 104) concernant la Compagnie du, 1e l., 2959 ; 2e l., 3159 ; en comité et 3e l., 3796.

Chemin de fer de Toronto à Hamilton, bill (n° 91) concernant la Compagnie du, 1e l., 2300 ; 2e l., 2624 ; en comité et 3e l., 3796.

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (débat sur motion Laurier pour 2e l.) 2127.

Explication de nature personnelle par M. Bell, article du " Globe ", (observ.) 2026.

Mann, Andrew W., pétition pour bill l'autorisant à divorcer, (mot. pour lecture, etc.) 3888.

Campbell, Archibald, *York-ouest, O.*

Chemin de fer de Montréal au Nipissingue et à la Baie Georgienne, bill (n° 109) constituant en corporation la Compagnie du, 1e l., 3049 ; 2e l., 3159.

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, (débat sur motion Laurier pour 3e l.) 3511 et suiv.

Compagnie d'assurance du Canada, sur la vie, bill (n° 108) y relatif, 1e l., 3049 ; 2e l., 3159.

Damen, William A., bill (n° 92) concernant certain brevet de, 1e l., 2300 ; 2e l., 2624 ; en comité et 3e l., 3088.

Port-Arthur, bill (n° 98) concernant le port de, 2e l., débat, 3941 et suiv.

Cartwright, Tres Honorable Sir Richard, G.C.M.G., *Oxford-sud.*

Ficelle d'engerbage, saisies opérées et amendes imposées, (rép. à int. Clancy) 3163 ; 3573.

Grains, bill (n° 113) concernant l'inspection des, 1e l., 3158 ; 2e l., 3920.

Inspection générale, bill (n° 124) modifiant l'Acte y relatif, 1e l., 3756.

Cartwright, Sir Richard—*Suite.*

Navires canadiens et anglais dans les possessions anglaises et américaines, traitement, (rép. à int. Hughes) 2392.

Plomb ; prime sur le plomb extrait et livré le ou après le 1er juillet 1903 , (mot. pour comité sur projet de résolution) 2713 ; 3919 ; bill (n° 127) modifiant l'Acte relatif au paiement des primes sur le plomb dans minerais de provenance canadienne, 1e l., 3820.

Postes, copies de tous contrats passés pour transport des malles des ports du Saint-Laurent, (rép. à mot. Borden pour doc.) 3158.

Steamers, service direct entre le Canada et la France, contrat passé à ce sujet, (rép. à int. Casgrain) 3798.

Casgrain, Thomas Chase, *Montmorency.*

Beaton, C. A., rivière Lardo, dragage du chenal conduisant au débarcadère de, pétition au gouvernement à ce sujet, (mot. pour doc.) 3809.

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (mise aux voix de l'amendement Clarke) 2075 et suiv.; en comité, arts 5 et 7, 3334 et suiv., amendement, 3336, en suspens, 3336, rejeté, 3360 ; construction du chemin sous la surveillance de quatre commissaires au lieu de trois, (observ. sur mot. Laurier) 3339 ; en comité sur bill (n° 72), arts 2 à 11, 3351 et suiv., amendment, 3336, rejeté, 3360.

Milice, lettres de démission des officiers du 9e régiment au lieut-col. Evanturel, etc., (mot. pour doc.) 3810.

Savard, M. P. V., état de compte, frais d'enquête *in re* acquisition de la seigneurie de Mingan, (mot, pour doc.) 2302.

Steamers, service direct entre le Canada et la France, contrat passé à ce sujet, (int.) 3344 ; 3798.

Terres fédérales, vendues ou louées à M. Bostock, Colombie Anglaise, (int.) 3472.

Travaux publics et autres, administration et contrôle des, décrets rendus par l'Exécutif à ce sujet, sous l'empire de l'Acte 3, Edouard VII, ch. 53, (mot. pour doc.) 3809.

Yukon ; représentation, bill (n° 118) modifiant la loi de 1902 y relative, 1e l., 3422 ; concession Treadgold, nouvelle commission au juge Britton, quand sera-t-il fait rapport, (int.) 3798.

Champagne, Louis N., *Wright.*

Compagnie canadienne de force motrice et de traction, bill (n° 81) concernant le titre d'institution de la, 1ère l., 2021 ; 2e l., 2345.

Compagnie électrique d'Ottawa, bill (n° 110) y relatif, 1ère l., 3049 ; 2e l., 3159.

Clancy, James, *Bothwell.*

Annuaire statistique, préparation, (sub.) 2765 et suiv.

Bateaux à vapeur, bill (n° 101) modifiant l'Acte de 1898 y relatif, 1ère l., 2710.

Bois, commerce de, dans la Colombie Anglaise, protection, (débat sur observ. Morrison) 2612.

Chemin de fer, bill (n° 73) modifiant la loi des, 2e l., 3884.

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (mise aux voix de l'amendement Clarke) 2076 et suiv. ; (en comité) 2231 et suiv.; 2652, arts 2 et 3, 3072 ; 3146 ; arts 2 à 7, 3201-3236 et suiv., amendement, 3246 ; rejeté, 3258 ; arts 5 et 7, 3280-3314 ; arts 2 à 11, 3420 ; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3461 et suiv. ; amendement, 3461, rejeté, 3465 ; 3559 et suiv. ; 3745.

Explication de nature personnelle, par M. Osler, au sujet de ses relations avec certaines compagnies de chemin de fer (débat) 2892 et suiv.

Ficelle d'engerbage, saisies opérées et amendes imposées, (int.) 3163 ; 3572.

Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, solde de l'effectif, (sub.) 2714 et suiv.

Graines de semence, inspection et vente, (observ. sur motion Fisher pour comité sur projet de résolution) 3757 et suiv.

Institut impérial de Londres, étalage canadien, renouvellements et améliorations, (sub.) 3764 et suiv.

Ottawa, hôtel des Postes, reconstruction de la partie détruite par l'incendie du 4 janvier 1904, (sub.) 3952 et suiv.

Port-Arthur, bill (n° 98) concernant le port de, 2e l., débat, 3927.

Revenu de l'Interieur, ministère : appointements et dépenses casuelles, (sub.) 3957 et suiv. ; timbres sur tabacs canadiens et étrangers, (sub.) 3967 ; allocation aux percepteurs des douanes pour droits perçus par eux en 1903-04, (sub.) 3968 ; fourniture d'alcool méthylique aux fabricants, (sub.) 3983 et suiv.

Clare, George A., *Waterloo-sud.*

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, arts 5 et 7, 3308-3317, amendement, 3308-3309, rejeté, 3317 ; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3476 et suiv., amendement, 3485, rejeté, 3548-49.

Harvey, A., et autres, pétitions pour bill autorisant le commissaire des brevets à recevoir pétitions et honoraires par rapport à certaine brevets en la possession de la "Canadian Office and School Furniture Company," (mot. pour lecture, etc.) 3888.

Clare, George A.—*Suite.*

Institut impérial de Londres, étalage canadien, renouvellements et améliorations, (sub.) 3780.

Clarke, Edward Frederick, *Toronto-ouest.*

Bateaux à vapeur, bill (n° 101) modifiant l'Acte de 1898 y relatif, 1ère l., 2710 et suiv.

Chemins de fer, bill (n° 6) modifiant la loi des, (1903), 2e l., 3867 et suiv.

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (débat sur motion Laurier pour 2e l., 2029 et suiv.; amendement, 2073; amendement mis aux voix et rejeté par 66 contre 47, 2080 ; en comité, 2305 et suiv. ; 2439 et suiv. ; en comité, art. 1, 3017 ; 3043 et suiv. ; amendement, 3039, rejeté, 3048 ; arts 2 et 3, 3113 ; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3516 et suiv. ; commission au juge Winchester, enquête sur emploi d'ingénieurs et arpenteurs américains, (mot. pour doc.) 3574.

Explication de nature personnelle, par M. Osler, au sujet de ses relations avec certaines compagnies de chemin de fer, (débat) 2895 et suiv.

"Garrison Common," vente ou location, etc., (mot. pour doc.) 3059 ; 3351.

Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, solde de l'effectif, (sub.) 2736.

Ile de Toronto, travaux de protection, (int.) 2836.

Immigrants pauvres, article du "Citizen," (observ.) 3890 et suiv.

Milice, modification de la loi de la milice, (débat sur mot. de sir F. Borden pour comité sur projet de résolution) 2938 et suiv.

Steamer "Gauss," détention à Brême, dépêche publiée par le "Citizen", (int.) 2302.

Terres fédérales, Manitoba, Nord-Ouest et Yukon, publication dans journaux canadiens, des minéraux y découverts (int.) 2835.

Toronto, construction d'un pont au-dessus de la rue Yonge, arrêt du comité des chemins de fer à ce sujet, (int.) 3341.

Valleyfield, grève, solde de la milice, (int.) 3160 ; 3344.

Cochrane, Edward, *Northumberland-est, O.*

Brockville, correspondance des trains à, (observ. sur mot. Taylor) 3349.

Chemins de fer de la province d'Ontario, tarifs de transport, augmentation, (débat sur mot. Broder) 2975 et suiv.

Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, solde de l'effectif, (sub.) 2714 et suiv.

Immigrants pauvres, (débat sur observ. Clarke) 3902.

Institut impérial de Londres, étalage canadien, renouvellements et améliorations, (sub.) 3780.

Cochrane, Edward—*Suite.*
Port-Arthur, bill (n° 98) concernant le port de, 2e l., débat, 3923 etsuiv.

Costigan, Hon. John, *Victoria, N.-B.*
Chemin de fer d'Edmonton au lac des Esclaves, bill (n° 63) concernant la Compagnie du, (en comité et 3e l.) 2168.

Ccwan, Mahlon K., *Essex-sud.*
Chemin de fer Terminal d'Essex, bill (n° 82) concernant la Compagnie du, 1ère l., 2021 ; 2e l., 2345.
Compagnie d'assurance d'Ontario, contre les accidents, bill (n° 67) y relatif, en comité et 3e l., 3516.

Daniel, John W., *Saint-Jean, ville.*
Annuaire statistique, publication, (sub.) 2762 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, (débat sur motion Laurier pour 3e l., et amendement Borden, 3691 et suiv.
Saint-Jean, N.-B., service de la milice à, (int.) 2582.
Woodstock, N.-B., salle d'exercice militaire, construction, (int.) 2960.

Davis, Thomas Osborne, *Saskatchewan.*
Bois, commerce de, dans la Colombie Anglaise, protection, (débat sur observ. Morrison) 2599.
Chemin de fer Canadien du Nord, bill (n° 55) concernant la Compagnie du, en comité et 3e l., 3389.
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) madifiant l'Acte du, en comité, 2514 et suiv.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, au sujet de ses relations avec certaines compagnies de chemin de fer, (débat) 2903 et suiv.
Graines de semences, disette, dépêche du village de Davidson, T. N.-O., (sur observ. Scott) 2302 ; 2815 et suiv.
Navigation de la Saskatchewan, du lac Winnipeg, du lac des Cèdres, etc., documents y relatifs, sommes dépensées à ce sujet, (mot. pour doc.) 3809.
Postes : service dans le district de la Saskatchewan ; interruption, (observ.) 2205 ; service fait par le chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, interruption, dépêches reçues à ce sujet, (observ.) 2377.
Territoires du Nord-Ouest, insurrection de 1885, paiement des réclamations pour pertes subies, (mot. pour doc.) débat, 2837.

Demers, Louis Philippe, *Saint-Jean et Iberville.*
Chemin de fer Terminal, bill (n° 120) concernant la Compagnie du, 1ère l., 3756.

Donnelly, James J., *Bruce-est.*
Chemins de fer de la province d'Ontario, tarifs de transport, augmentation, (débat sur observ. Bröder) 2978.

Douglas, James M., *Assiniboïa-est.*
Bois, commerce de, dans la Colombie Anglaise, protection, (débat sur observ. Morrison) 2602.
Chemin de fer Canadien du Pacifique, bill (n° 70) concernant la Compagnie du, en comité et 3e l., 2623.

Earle, Thomas, *Victoria, C.A.*
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, arts 5 et 7, 3300-3317, amendement, 3300, rejeté, 3317 ; construction du chemin sous la surveillance de quatre commissaires au lieu de trois, (observ. sur mot. Laurier) 3339 et suiv.
Rets à trappe, permis autorisant usage de, dans les eaux de la Colombie Anglaise, combien et à qui délivrés, (int.) 2628 ; (mot. pour doc.) 2879.

Emmerson, Hon. Henry R., *Westmoreland.*
Brockville, correspondance des trains à, (rép. à observ. Taylor) 2136 ; 3346.
Canal de Beauharnois, mise à la retraite et remplacement de M. Béique, surintendant (rép. à int. Léonard) 3161 ; nombre d'employés sur ce canal, leurs appointements, nombre de vaisseaux passant dans ce canal chaque semaine, coût annuel de l'administration dudit canal, (rép. à int. Léonard) 3161.
Canal de Chambly, macadamisation de la route qui le longe, adjudication de l'entreprise, (rép. à int. Monk) 3423.
Canal de la Trent, subvention au township de Carden au lieu de construction d'un pont, (rép. à int. Hughes) 3471.
Carillon, chute de, à qui, depuis quand et à quelles conditions concédée, (rép. à int. Ethier) 3159.
Chemin de fer Canadien du Pacifique, actions, combien émises, (rép. à int. Hughes) 3472.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, pont de Hillsborough et embranchement de Murray-Harbour, coût, (rép. à int. Lefurgey) 2203.
Chemin de fer Québec-Central, combien payé au gouvernement par année, depuis 1896, pour usage de l'Intercolonial, etc., (rép. à int. Morin) 2390.
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, débat sur motion Laurier pour 3e l., et amendement Borden, 3696 et suiv.
Côte Saint-Paul, parachèvement du pont, (rép. à observ. Monk) 3261.

Emmerson, Hon. H. R.—*Suite.*
Garde-bestiaux, correspondance concernant commission des, (rép. à mot. Lennox pour doc.) 2481 ; 2629.
Intercolonial : service des trains, nouvelle parue dans le "Canada," (rép. à int. Talbot) 3345 ; renvoi d'employés (F. Léger et F. B. Wood), (rép. à int. Smith) 3474.
Postes : service fait par le chemin de fer Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, interruption, dépêches reçues à ce sujet, (rép. à observ. Davis) 2381.
Toronto, construction d'un pont au-dessus de la rue Yonge, arrêt du comité des chemins de fer à ce sujet, (rép. à int. Clarke) 3341.
Wagons officiels, combien achetés, construits, en voie de construction, etc., (rép. à int. Tolton) 3341.

Ethier, Joseph Arthur C., *Deux-Montagnes.*
Carillon, chute de, à qui, depuis quand et à quelles conditions concédée, (int.) 3159.
Chemin de fer de la rivière Ottawa, bill (n° 78) concernant la Compagnie du, 1ère l., 2021 ; 2e l., 2345.

Fielding, Hon. William Stevens, *Shelburne et Queen, N.E.*
Actionnaires des banques autorisées, liste des, (dépôt) 3260.
Bois, commerce de, dans la Colombie Anglaise, protection, (débat sur observ. Morrison) 2604.
Chemin de fer Canadien du Nord, titres acquis par le gouvernement en dédommagemagement de la garantie des obligations du, (rép. à mot. Borden pour doc.) 2303.
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (en comité) 2336 et suiv. ; 2438 et suiv. ; 2494 et suiv. ; en comité, art. 1, 3042 et suiv. ; arts. 2 et 3, 3129 ; 3140 ; arts. 5 et 7, 3285-3324 ; arts. 2 à 11, 3353 et suiv. ; débat sur motion Laurier pour 3e l., et amendement Borden, 3609 et suiv.
Compagnie d'assurance "Monarque," sur la vie, bill (n° 69) la constituant en corporation, en comité, 3515.
Conférence internationale, pouvoirs de ses membres, (observ. sur mot. Borden pour doc.) 3762 et suiv.
Emprunts en souffrance, montant emprunté, taux de l'intérêt et conditions du remboursement, (rép. à int. Sproule) 2205.
Explication de nature personnelle, (paroles de M. Haggart) 2146.
Message de Son Excellence, budget supplémentaire, (motion pour renvoi au comité des subsides) 3803.
Monnaie des établissements du Détroit, circulation au Canada, (rép. à observ. Maclean) 2207.

Fielding, Hon. W. S.—*Suite.*
Nova-Scotia Permanent Benefit Building Society and Savings Fund, bill (n° 8) y relatif, en comité, 3514.
Pêcheries de Terre-Neuve, entrée du poisson de ces pêcheries en franchise aux Etats-Unis, (débat sur observ. Kaulbach) 2144.
Terre-Neuve, agent commercial du gouvernement à, (rép. à int. Sinclair) 2833.
Valeurs canadiennes sur le marché français, résolution de la chambre de commerce française de Montréal demandant que les valeurs garanties par le gouvernement du Canada soient assimilées aux fonds d'Etat, (rép. à int. Gervais) 2836.
Valleyfield, filature de coton, copie reçue par le gouvernement d'une délibération du conseil de ville y relative, (rép. à int. Léonard) 3162.
Wagons officiels, combien achetés, construits, en voie de construction, etc., (rép. à int. Tolton) 3808.

Fisher, Hon. Sydney Arthur, *Brome.*
Acadiens, compilation de données historiques les concernant, (sub.) 2772.
Agriculture : ministère, appointements, y compris ceux de J. Kilgallin, de C. Bourret, de M. Foley, et dépenses casuelles, (sub.) 2743-44 ; subventions aux sociétés d'agriculture, (sub.) 2770.
Annuaire statistique, publication, (sub.) 2762.
Archives, (sub.) 2754 et suiv.
Brevets : impression de la liste des brevets, "Patent Record," à l'imprimerie de l'Etat, (sub.) 2759.
Campbell, John, réclamation pour frais de quarantaine et de messagerie par rapport à moutons expédiés aux Etats-Unis, (rép. à mot. Hughes pour doc.) 3800 et suiv.
Exposition de Saint-Louis, envoi d'un délégué au congrès de l'association internationale des dentistes, (rép. à int. Richardson) 3164.
Fermes expérimentales ou stations agronomiques, (sub.) 2771.
Fromage, chambre de maturation à Brockville, coût, recettes, etc., (rép. à mot. Taylor pour doc.) 2874 ; 3574 ; à Woodstock et à Sherbrooke, idem, 3574.
Fumigation, stations de, (sub.) 2774.
Graines de semence, inspection et vente, (motion pour comité sur projet de résolution) 3756-57 ; bill (n° 125) concernant l'inspection et la vente des graines de semence, 1ère l., 3761.
Institut impérial de Londres, étalage canadien à, renouvellements et améliorations, (sub.) 2786.

Fisher, Hon. Sydney Arthur —*Suite.*

Mabou, C. A., fabrique de beurre, frais d'installation, prix du beurre, etc., (rép. à int. Bell) 8235.

Nappan, N.-E., combien de beurre et de fromage fabriqué, et à quel prix, depuis trois ans, à la station laitière de, (rép. à int. Bell) 2835.

Pagé, Hubert F., réclamation contre le gouvernement des Etats-Unis pour remboursement d'argent par lui payé à titre de droits sur chevaux expédiés dans ce pays-là, (rép. à int. Sproule) 2833.

Rapports et bulletins agronomiques, impression et distribution, (sub.) 2772.

Recensement de 1901, enquête sur cultes professés dans la paroisse de Lincoln, N.-B., (rép. à int. Wilmot) 2832 ; recensement du district de la Saskatchewan, (rép. à int. Taylor) 3796.

Statistique criminelle, préparation, (sub.) 2761.

Statistique générale, (sub.) 2769.

Winnipeg, exposition nationale de 1904, (sub.) 2778 ; 3764 et suiv.

Fitzpatrick, Hon. Charles, *comté de Québec.*

Chemins de fer, bill (n° 2) modifiant la loi des, (suite du débat sur mot. pour renvoi au comité des) 3811 ; en comité, 3812 et suiv. ; bill (n° 6) modifiant la loi des, (1903) 2e l., 3856 et suiv. ; bill (n° 73), idem, 2e l., 3877. et suiv.

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (en comité) 2208 ; 2286 et suiv. ; 2304 et suiv. ; 2483 et suiv. ; 2620 et suiv. ; 2661 ; en comité, art. 1, 2988 ; 3003 ; 3025 et suiv. ; arts. 2 et 3, 3060 ; 3100 et suiv. ; amendements, 3060, 3099, adoptés, 3060 et 3100 ; arts 2 à 7, 3198-3248 et suiv.; arts 5 et 7, 3279-3336 ; arts. 2 à 11, 3351 et suiv., amendement, 3392, adopté, 3392 ; amendement, 3393, adopté, 3393 ; amendement, 3394, adoptés, 3394 ; amendement, 3395, adopté, 3411 ; amendement, 3411, adopté, 3422, (sur mot. Laurier pour 3e l.) 3449 et suiv. ; 3529 et suiv.

Code pénal de 1892, bill (n° 3) le modifiant, 2e l., 3829 ; en comité, 3829. amendement, 3834, adopté, 3835.

Cours de comté, Ontario, changements dans le personnel des juges, vacances, etc., (rép. à int. Bennett) 2391.

Détenus libérés conditionnellement depuis le 1er mai 1903, combien, leurs noms, la nature de leurs délits, etc., (rép. à mot. Monk pour doc.) 3804 et suiv.

Fitzpatrick, Hon. Charles—*Suite.*

Pêcheries, entente avec une ou plusieurs provinces pour confection d'un mémoire concernant décision rendue en 1877 par la commission des pêcheries, (rép. à int. Broder) 3159.

Téléphones, nationalisation des, (débat sur observ. Maclean) 3055 et suiv.

Fowler, George W., *King, N.B.*

Archives, (sub.) 2754 et suiv.

Bois, commerce, dans la Colombie Anglaise, protection, (débat sur observ. Morrison) 2609.

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, (en comité) 2621 ; arts 2 et 3, 3084.

Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, solde de l'effectif, (sub.) 2726.

Galliher, William Alfred, *Yale et Cariboo.*

Chemin de fer Central de Kootenay, bill (n° 47) concernant la Compagnie du, (en comité et 3e l.) 2168.

Chemin de fer de la rivière Chaudière, bill (n° 60) concernant la Compagnie du, en comité et 3e l., 3389.

Compagnie de houille et de chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen, bill (n° 48) y relatif, (en comité) 3513 ; 3795 ; 3e l., 3795.

Ganong, Gilbert W., *Charlotte.*

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, arts 2 à 11, 3381.

Seal-Cove, quai, construction et coût, (int.) 3799.

Geoffrion, Victor, *Chambly et Verchères.*

Compagnie industrielle et de force motrice du rapide des Cèdres, bill (n° 89) la constituant en corporation, 1ère l., 2708 ; 2e l., 2831.

Inondation du Saint-Laurent, moyens à prendre pour les prévenir, (int.) 3164.

German, William Manly, *Welland.*

Cahoone, Edward R., pétition de, pour bill prolongeant délai accordé pour construire, etc., en vertu d'un certain brevet d'invention, (mot. pour lecture, réception, etc.) 3789 et suiv.

Chemin de fer de Chicoutimi et du Nord-Est, bill (n° 106) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 3049 ; 2e l., 3159.

Chemin de fer électrique de Hamilton à Grimsby et Beamsville, bill (n° 77) concernant la Compagnie du, 1ère l., 2021 ; 2e l., 2344 ; en comité et 3e l., 3796.

German, William Manly—*Suite.*
Chemin de fer de Thorold au lac Erié, bill (n° 61) constituant en corporation la Compagnie du, en comité et 3e l., 3389.
Compagnie du pont de Welland et de la Grande Ile, bill (n° 62) constituant en corporation la Compagnie du, en comité et 3e l., 3389.
Compagnie de transport des Grands Lacs et du Nord-Ouest, bill (n° 107) la constituant en corporation, 1ère l., 3049 ; 2e l., 3159 ; 3389 ; en comité et 3e l., 3389.

Gervais, Honore, *Saint-Jacques, Montréal.*
Montréal, délibération envoyée au gouvernement par la Chambre de commerce du district de Montréal le priant de modifier les conditions qui régissent la commission du port de cette ville, (int.) 3163.
Valeurs canadiennes sur le marché français, résolution de la Chambre de commerce française de Montréal demandant que les valeurs garanties par le gouvernement du Canada soient assimilées aux fonds d'Etat, (int.) 2836.

Gilmour, James, *Middlesex-est.*
Indiens du Sang, leur réserve donnée à bail, à qui et pour quel prix, (int.) 2579.
Port-Arthur, bill (n° 98) concernant le port de, 2e l., débat, 3932 et suiv.

Girard, Joseph, *Chicoutimi et Saguenay.*
Chemin de fer Transcanadien, bill (n° 97) concernant la Compagnie du, 1ère l., 2708 ; 2e l., 2998.

Grant, George D., *Ontario-nord.*
Chemin de fer Central de Kingston et du Dominion, pétition pour institution civile de la Compagnie du, (mot. pour lecture, réception et renvoi au comité des ordres permanents) 2385 ; 2478.
Compagnie canadienne générale d'électricité, bill (n° 116) concernant certains de ses brevets, 1ère l., 3260 ; 2e l., 3516.
Revenu de l'intérieur, fourniture d'alcool méthylique aux fabricants, (sub.) 3975 et suiv.
Rodger, Robert James McDuff, bill (n° 84) pour faire droit à, 1ère l., 2133 ; 2e l., 2345 ; en comité et 3e l., 2742.
Taylor, James E., bill (n° 87) pour faire droit à, 1ère l., 2300 ; 2e l., 2390 ; en comité et 3e l., 2742.

Guthrie, Hugh, *Wellington-sud.*
Banque des Cultivateurs du Canada, pétition pour bill la constituant en corporation, (motion pour lecture et réception) 3754.
Chemin de fer de Jonction de Guelph, bill (n° 30) concernant la Compagnie du, en comité et 3e l., 2623.

Hackett, Edward, *Prince-ouest, I. P.-E.*
Acadiens, compilation de données historiques les concernant, (sub.) 2773 et suiv.
Délégués agricoles, réduction des prix de passage par le gouvernement en leur faveur, (observ.) 2751.
Ile du Prince-Edouard, irrégularité du service de steamers en hiver, réclamations des expéditeurs de poisson frais, (int.) 2133.
Winnipeg, exposition nationale de 1904, (sub.) 2784.

Haggart, Hon. John Graham, *Lanark-sud.*
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, 2438 et suiv. ; 2545 et suiv. ; 2662 ; arts. 2 et 3, 3100 ; arts 2 à 7, 3199 ; arts 5 et 7, 3294 et suiv, amendement, 3331, rejeté, 3334 ; débat sur motion Laurier pour 3e l., et amendement Borden, 3674 et suiv., amendement, 3735, rejeté, 3736.
Explication de nature personnelle par M. Fielding, par rapport à certaines paroles de M. Haggart, (rép. à observ. Fielding) 2147.
Graines de semence, disette, dépêche du village de Davidson, T. N.-O., (débat sur observ. Scott) 2812 et suiv.
Port-Arthur, bill (n° 98) concernant le port de, 2e l., débat, 3921 et suiv.

Harty, William, *Kingston,*
Chemin de fer Central de Kingston et du Dominion, bill (n° 123) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 3756.

Henderson, David, *Halton.*
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, arts 2 à 7, 3209 ; arts 2 à 11, 3418, (débat sur motion Laurier pour 3e l.) 3433 et suiv., amendement, 3433-35, rejeté, 3435.
Chemin de fer de Walkerton à Lucknow, bill (n° 32) constituant en corporation la Compagnie du, en comité et 3e l., 2998.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, solde de l'effectif, (sub.) 2718.
Miliciens, augmentation de leur solde, (observ.) 3792.
Port-Arthur, bill (n° 98) concernant le port de, 2e l. débat 3923 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, insurrection de 1885, paiement des réclamations pour pertes subies, (débat sur mot. Davis pour doc.) 2856.
Winnipeg, exposition nationale de 1904, (sub.) 2782.

Heyd, Charles Bernhard, *Brant-sud.*
Chemins de fer, bill (n° 6) modifiant la loi des, (1903), 2e l. 3862 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, 2541 et suiv.

Heyd, Charles Bernhard—*Suite.*
Immigrants pauvres, (débat sur observ. Clarke) 3903.

Holmes, Robert, *Huron-ouest.*
Chemin de fer de Guelph à Goderich, bill (n° 31) constituant en corporation la Compagnie du, en comité et 3e l., 2623.
Immigrants pauvres, (débat sur observ. Clarke), 3899.

Hughes, James J., *King, I. P.-E.*
Chemin de fer Canadien du Pacifique, actions, combien émises, (int.) 3472.

Hughes, Samuel, *Victoria-nord, O.*
Campbell, John, réclamation pour frais de quarantaine et de messagerie par rapport à moutons expédiés aux Etats-Unis, (mot. pour doc.) 3799.
Canal de la Trent, subvention au township de Carden, au lieu de construction d'un pont, (int.), 3471.
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (mise aux voix de l'amendement Clarke), 2078 ; en comité, 2551 et suiv.; arts 2 et 3, 3130 ; arts 2 à 7, 3189 ; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3506; 3736 et suiv., amendement, 3736, rejeté, 3737.
Côte Saint-Paul, parachèvement du pont, (débat sur observ. Monk), 3261 et suiv.
Détenus, libérés conditionnellement depuis 1er mai 1903, combien, leurs noms, la nature de leurs délits, etc., (observ. sur mot. Monk pour doc.), 3806.
Explication de nature personnelle par M. Bell, article du " Globe ", (observ.), 2028.
Immigrants pauvres, (débat. sur observ. Clarke) 3904.
Listes électorales, Victoria-Haliburton, impression, (int.), 2393.
Médailles sud-africaines, refusées à des Canadiens, (int.), 2393.
Navires canadiens et anglais dans les possessions anglaises et américaines, traitement, (int.) 2392.
Pêcheries: lacs de la Vallée de la Trent, effet de la neige et de la glace sur le poisson, repeuplement, (int.) 2581.
Revenu de l'intérieur, fourniture d'alcool méthylique aux fabricants, (sub.), 3973 et suiv.

Hyman, Hon. C. S., *London.*
Burnt-Island, phare de, près Gananoque, renvoi du gardien, (rép. à int. Taylor) 2394.
Chien de mer, enquête et rapport du commissaire des pêcheries sur inconvénients résultant de sa présence dans les eaux de l'Atlantique, le long des côtes du Canada, (rép. à int. Kaulbach), 2395.

Hyman. Hon. C. S.—*Suite.*
Collingwood, valeur du bassin de radoub, prime à ses propriétaires, etc., (rép. à int. Bennett), 3342.
Compagnie de houille et de chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen, bill (n° 48) y relatif, en comité et 3e l., 3795.
Homard, mesures prises pour le propager dans l'océan Pacifique, (rép. à int. Morrison) 2391.
Ottawa, hôtel des Postes, reconstruction de la partie détruite par l'incendie du 4 janvier 1904, (sub.) 3952 et suiv.
Phare flottant le " Lurcher ", par qui modèle fait, et où stationné, (rép. à int. Kaulbach) 2395.
Pointe-aux-Tremblees, (Laval) demande d'aide au gouvernement pour reconstruction ou réparation du quai, (rép. à int. Léonard), 3798.
Red-Horse, Phare de, près Gananoque, renvoi du gardien, (rép. à int. Taylor), 2394.
Richmond, P.Q., brise-glace, nombre et coût, (rép. à int. Pope), 3424.
Seal-Cove, quai, construction et coût, (rép. à int. Ganong) 3799.
Spectacle, phare de, près Gananoque, renvoi du gardien, (rép. à int. Taylor), 2395.
Terrains et édifices publics, entreprise de l'éclairage, à qui adjugée, à quelles conditions, etc., (rép. à int. Maclean), 3343.

Ingram, Andrew B., *Elgin-est.*
Agriculture, ministère, nombre de commis permanents et surnuméraires y employés (mot. pour doc.), 3789.
Bois, commerce de, dans la Colombie-Anglaise, protection, (débat sur observ. Morrison), 2615.
Chemins de fer: dans la province d'Ontario, tarifs de transport, augmentation, (débat sur observ. Broder), 2983; bill (n° 2) modifiant la loi des, en comité, 3814 et suiv.; bill (n° 6) modifiant la loi des, (1903), 2e l., 3851 et suiv.; bill (n° 73), idem, 2e l., 3885.
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (en comité) 2223; 2280 et suiv.; arts 5 et 7, 3307-3315, arts 2 à 11, 3359 et suiv.; sur mot. Laurier pour 3e l., 3455 et suiv., amendement, 3455, rejeté, 3456; 3748 et suiv., amendement 3753 rejeté, 3754.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, au sujet de ses relations avec certaines compagnies de chemin de fer, (débat) 2925 et suiv.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, solde de l'effectif, 2738.
Immigrants pauvres, (débat sur observ. Clarke), 3916.

Ingram, Andrew B. —*Suite.*
Institut impérial de Londres, étalage canadien, renouvellements et améliorations, (sub.) 3782 et suiv.
Milice, modification de la loi de la Milice, (débat sur mot. de sir F. Borden pour comité sur projet de résolution) 2939 et suiv.
Revenu de l'intérieur, ministère: appointements et dépenses casuelles, (sub.) 3959 et suiv.; fourniture d'alcool méthylique aux fabricants, (sub.) 3982 et suiv.
Small, E. A., bill (n° 93) concernant certain brevet d'invention de, en comité, 3089 et suiv.
Winnipeg, exposition nationale de 1904, (sub.) 2779 et suiv.

Johnston, Alexander, *Cap-Breton.*
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, (débat sur motion Laurier pour 3e l.), 3541 et suiv.
Pêcheries de Terre-Neuve, entrée du poisson de ces pêcheries en franchise aux Etats-Unis, (débat sur observ. Kaulbach), 2145.

Kaulbach, Charles E., *Lunenburg.*
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (débat sur motion Laurier pour 2e l.), 2192.
Chien de mer, enquête et rapport du commissaire des pêcheries sur inconvénients résultant de sa présence dans les eaux de l'Atlantique, le long des côtes du Canada, (int.) 2395.
Ile au Sable, plantation d'arbres, (int.) 2134.
Milice, modification de la loi de la Milice, débat sur mot. de sir F. Borden pour comité sur projet de résolution) 2949 et suiv.
Pêcheries de Terre-Neuve, entrée du poisson de ces pêcheries en franchise aux Etats-Unis, (observ.) 2137.
Phares, éclairage au gaz acétylène, (int.) 2203; phare flottant le " Lurcher ", par qui modèle fait, et ou stationné, (int.), 2395.
Rets à trappe, permis fédéraux autorisant usage de, pour pêche au maquereau sur côtes de l'Atlantique, déclarés illégaux par la cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse, indemnité aux porteurs, (int.) 3424.
Signaux sous-marins, achat à Boston, combien et à quel prix achetés, (int.) 2204.

Kemp, Albert E., *Toronto-est.*
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (en comité) 2244 et suiv.; 2574 et suiv.; 2659; arts 5 et 7, 3296-3338, amendement, 3396, rejeté, 3300 ; arts 2 à 11, 3352 et suiv.

Kemp, A. E.—*Suite.*
Port-Arthur, bill (n° 98) concernant le port de, 2e l., débat, 3929.
Tarif de faveur, importations faites sous son empire, (int.) 3573.

Kendall, Arthur S., *Cap Breton.*
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, arts. 2 et 3, 3152.

Lancaster, Edward A., *Lincoln et Niagara.*
Annuaire statistique, préparation, (sub.) 2763.
Capitaines et seconds de navires, bill (n°4) modifiant la loi concernant certificats à eux accordés, 2e l., 3835.
Chemins de fer, bill (n° 2) modifiant la loi des, en comité, 3812 et suiv. ; bill (n° 6) modifiant la loi des, (1903), 2e l., 3857 et suiv.
Chemin de fer Transcontinenetal National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (en comité) 2262 et suiv.
Code pénal de 1892, bill (n° 3) le modifiant, 2e l., 3829 ; en comité, 3829 ; 3e l., et adop., 3835.
Forêts, protection des, délibération d'une assemblée de l'Association forestière de Toronto, envoyée au gouvernement, (int.) 3797.
Fumigation, stations de, (sub.) 2775 et suiv.
Graines de semence, disette, dépêche du village de Davidson, T. N.-O., (débat sur observ. Scott) 2812 et suiv.

LaRiviere, Alphonse A. C., *Provencher.*
Navigation, au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, amélioration par le gouvernement et non par un particulier ou une compagnie, requête de la Chambre de commerce de Winnipeg au gouvernement à cette fin, (int.) 2831.
Rapides de Saint-André, protestations de la Chambre de commerce de Winnipeg contre ajournement des travaux d'amélioration, et requête demandant prompte exécution de ces travaux, (int.) 2628.

Laurier, Tres Hon. Sir Wilfrid, G.C.M.G., *Québec-est.*
Ascension, fête de l', ajournement, (mot.) 2880.
Banque des cultivateurs du Canada, pétition pour bill la constituant en corporation, (rép. à motion Guthrie pour lecture et réception) 3755.
Bassins de radoub sur la côte du Pacifique, (rép. à int. Borden pour doc.) 2386.
Batterie C., arrérages de paie, (rép. à int. Borden) 2204.
Chambre, besogne de la, (mot. pour priorité des mesures du gouvernement les mercredis et jeudis) 3889.

Laurier, Sir Wilfrid—*Suite.*
Chemins de fer, bill (n° 88) modifiant l'Acte de 1903 y relatif, 1ère l., 2201.
Chemins de fer : dans la province d'Ontario, tarifs de transport, augmentation, (débat sur observ. Broder 2965 ; projet de loi à être présenté par le gouvernement pour modifier la loi générale des, (rép. à int. Maclean) 3792.
Chemin de fer Central de Kingston et du Dominion, Compagnie du, (rép. à mot. Grant pour renvoyer au comité des ordres permanents pétition demandant institution civile) 2386.
Chemin de fer de l'Erié à la rivière Détroit, pétition de la Compagnie du, pour bill d'intérêt privé, (rép. à int. Sutherland) 2958.
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (motion pour préséance des délibérations y relatives) 2021 ; (motion pour 2e l.) 2028 ; 2127 ; 2181 ; (mise aux voix de l'amendement Clarke) 2077 et suiv. ; motion pour 2e l., adoptée par 99 contre 55, 2198 et suiv. ;
En comité, (27 et 28 avril) 2200 ; 2207 ; 2220 ; 2244 ; 2249 ; 2283 ; (29 avril) : 2303 ; 2345 ; (2 mai) : 2396 ; 2436 ; (3 mai) 2483 ; 2502 ; 2534 ; (4 mai) 2618 ; 2624 ; (5 mai) 2629 ; 2698 ; (6 mai) 2713 ; art. 1, (11 mai), 2988 ; 3000 ; 3009 ; 3030 ; arts 2 et 3, (13 mai) 3062; arts 2 à 7, (16 mai) 3253 et suiv.; arts 5 et 7, 3338 ; construction du chemin, (motion pour comité sur projet de résolution modifiant l'article 9 de l'Acte du chemin de fer Transcontinental National de façon que ce chemin soit construit sous la surveillance de quatre commissaires au lieu de trois, (débat) 3338 et suiv. ; projet de résolution rapporté, lu une deuxième fois et renvoyé au comité général pour être délibéré en même temps que le bill (n° 72) 3340 ; en comité sur bill (n° 72) arts 2 à 11, (18 mai), 3352 et suiv. ; motion pour 3e l. du bill (19 mai), débat, 3425 et suiv. ; suite du débat, (25 mai) 3475-3516-3561 et suiv. ; commission au juge Winchester, enquête sur emploi d'ingénieurs et d'arpenteurs américains, (rép. à motion Clarke pour documents) 3574; suite du débat sur motion pour 3e l., du bill, 3741 et suiv. ; 3e l. et adoption, 3754 ; requête de MM. Cox, Hays et Wainwright au gouvernement, à qui communiquée avant lecture à la Chambre, le 26 mai, (voir page 3669), (rép. à int. Barker) 3799 ; emploi d'étrangers sur ce chemin de fer, (rép. à mot. Borden pour doc.) 3919.
Compagnies de crédit, combien autorisées dans la province de Québec, leurs noms, protection du public, etc., (rép. à int. Léonard) 3162.

Laurier, Sir Wilfrid—*Suite.*
Compagnie Electrique d'Ottawa, pétition, (rép. à mot. Morrison pour renvoi au comité des ordres permanents) 2386.
Conférence internationale, pouvoirs de ses membres, (rép. à mot. Borden pour doc.) 3761 et suiv.
Côte Saint-Paul, parachèvement du pont, (rép. à observ. Monk) 3790.
Explication de nature personnelle par M. Barker, article du "Globe", (observ.) 2482 ; par M. Osler au sujet de ses relations avec certaines compagnies de chemin de fer, (débat) 2916.
Fête Victoria, ajournement, (mot.) 3260 ; 3469.
Garde-bestiaux, rapport de la commission d'enquête instituée à ce sujet, (rép. à mot. Lennox pour doc.) 3763.
"Garrison Common", vente ou location, etc., (rép. à mot. Clarke pour doc.) 3351.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, solde de l'effectif, (sub.) 2713; subsistance, éclairage, chauffage, habillement, etc., (sub.) 2740.
Ile de Toronto, travaux de protection, (rép. à int. Clarke) 2836.
Impressions et papeterie de l'Etat, rapport annuel du département des, (dépôt) 2205.
Listes électorales, Victoria-Haliburton, impression, (rép. à int. Hughes) 2393 ; impression et distribution en général (rép. à int. Wilson) 3575 ; 3763.
Lord Strathcona, discours exprimant opinions politiques (rép. à observ. Bourassa) 3791.
McCreary, M. William F., député de Selkirk, décès, éloge, 2624.
Milice : nomination d'un inspecteur de la, (mot. pour comité sur projet de résolution) 2712 ; milice d'Ottawa, nouvelle salle d'exercice, requête à cette fin, (rép. à int. Birkett) 3425 ; modification de la loi de la Milice, (débat sur motion de sir F. Borden pour comité sur projet de résolution) 2937 et suiv.
Navigation au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, amélioration par le gouvernement et non par une compagnie, requête de la chambre de commerce de Winnipeg au gouvernement à cette fin, (rép. à int. LaRivière) 2831.
Pêcheries de Terre-Neuve, entrée du poisson de ces pêcheries en franchise aux Etats-Unis, (débat sur observ. Kaulbach) 2138 et suiv.
Port-Arthur, bill (n° 98) concernant le port de, 2e l., débat, 3927 et suiv.
Postes : copies de contrats passés pour transport des malles des ports du Saint-Laurent, (rép. à mot. Borden pour doc.) 2386.

Laurier. Sir Wilfrid—*Suite.*
Rapides de Saint-André, protestations de la Chambre de commerce de Winnipeg contre ajournement des travaux d'amélioration, et requête demandant prompte exécution de ces travaux, (rép. à int. LaRivière) 2628.
Réserves indiennes du Sault Saint-Louis et du lac des Deux-Montagnes, échange contre toute autre réserve ou contre une somme d'argent, (débat sur mot. Léonard pour doc.) 2863 et suiv.
Savard, M. P. V., état de compte, frais d'enquête " in re " acquisition de la seigneurie de Mingan, (rép. à mot. Casgrain pour doc.) 2303.
Service civil, rapport de la commission d'examen du, (dépôt) 2205.
Steamers ; service direct entre le Canada et le Mexique, (rép. à int. Borden) 2135 ; entre le Canada et la France, contrat passé à ce sujet, (rép. à int. Casgrain) 3344.
Steamer " Gauss ", détention à Brême, dépêche publiée par le " Citizen," (rép. à int. Clarke) 2302.
Territoires du Nord-Ouest, insurrection de 1885, paiement des réclamations pour pertes subies, (débat sur mot. Davis pour doc.) 2857.
Winnipeg, paiements aux journaux de, (rép. int. Roche) 2201 ; 2390 ; paiements au " Free Press," (rép. int. Roche) 2394 .
Woodstock, N.-B., salle d'exercice militaire, construction, (rép. à int. Daniel) 2960.
Yukon : gendarmerie, solde, subsistances, fourrage, chauffage, éclairage, habillement, etc., (sub.) 2740 ; concession Treadgold, rapport de la commission d'enquête à ce sujet, (rép. à mot. Borden pour documents) 3575; 3763-64.

Lavell, John Reeve, *Leeds et Grenville.*
Chemin de fer Transcontinenetal National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (débat sur motion Laurier pour 2e l.) 2150 ; en comité, 2668 ; arts. 2 à 11, 3360 et suiv., amendement, 3360, rejeté, 3368 ; (sur mot. Laurier pour 3e l.) 3451 et suiv., amendement, 3452, rejeté, 3453.
Welford-Centre, Ont., service postal, comment fait, (int.) 2959.

Law, Bowman Brown, *Yarmouth.*
Tempérance, Acte de tempérance du Canada, bill (n° 119) le modifiant, 1ère l., 3470.

Lefurgey, Alfred A., *Prince-est, I. P.-E.*
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, pont de Hillsborough et embranchement de Murray Harbour, coût, (int.) 2203 ; (mot. pour doc.) 3791) ; coût desdits pont et embranchement, (mot. pour doc.) 3810.

Lefurgey, Alfred A.—*Suite.*
Ile du Prince-Edouard, émission de permis pour création ou réouverture de homarderies, prix payé, par les fabricants aux pêcheurs, pour les homards, (int) 2201-2202; (mot. pour doc.) 3810 ; établissements pour engraissement de la volaille, en opération de 1900 à 1903, dépenses et recettes, (mot. pour doc.) 3810.
Postes, service entre Alberton et Kildare, (int.) 3160.

Lemieux, Hon. Rodolphe, *Gaspé.*
Annuaire statistique, préparation, (sub.) 2768.
Représentation à la Chambre des communes, appel des provinces, préparation des factums et mémoires y relatifs, (rép. à int. Borden) 3918.

Lennox, Haughton, *Simcoe-ouest.*
Chemins de fer : dans la province d'Ontario, tarifs de transport, augmentation, (débat sur observ. Broder) 2980 ; bill (n° 73) modifiant la loi des, (mot. pour 2e l.) 3874.
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (débat sur motion Laurier pour 2e l.) 2168 ; (en comité) 2308 et suiv. ; 2396 et suiv. ; 2483 et suiv. ; 2665 ; en comité, art. 1, 3015 ; 3033 et suiv.; art. 2 et 3, 3085 ; 3092 ; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3549 et suiv., amendement, 3549, rejeté, 3572.
Code pénal de 1892, bill (n° 56) le modifiant, en comité et 3e l., 3835.
Comité de onze membres de la Chambre pour refondre et amender actes concernant le revenu public, contrôler les finances du Canada, etc., motion pour institution de ce comité, 3807.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, au sujet de ses relations avec certaines compagnies de chemin de fer, (débat) 2911 et suiv.
Fromage, chambre de maturation à Brockville et à Woodstock, (mot. pour doc.) 3792.
Garde-bestiaux, correspondance concernant commission des, (mot. pour doc.) 2480 ; 2629 ; 2879 ; 3574 ; 3763.
Graines de semence, inspection et vente, (observ. sur motion Fisher pour comité sur projet de résolution) 3760.
Institut impérial de Londres, étalage canadien, renouvellements et améliorations, (sub.) 3778.
Small. E. A., bill (n° 93) concernant certains brevets d'invention de, en comité, 3090 et suiv.

Leonard, J. E. Emile, *Laval.*

Canal de Beauharnois, mise à la retraite et remplacement de M. Béique, surintendant, (int.) 3161 ; nombre d'employés sur ce canal, leurs appointements, nombre de vaisseaux passant dans ce canal chaque semaine, coût annuel de l'administration dudit canal, (int.) 3161.

Compagnies de crédit, combien autorisées dans la province de Québec, leurs noms, protection du public, etc., (int.) 3162.

Lac des Deux-Montagnes, réserve indienne du, échange contre toute autre réserve ou contre une somme d'argent, (mot. pour doc.) débat, 2861.

Pointe-aux-Trembles, (Laval), demande d'aide au gouvernement pour reconstruction ou réparation du quai, (int.) 3798.

Sault Saint-Louis, réserve indienne du, échange contre toute autre réserve ou contre une somme d'argent, (mot. pour doc.) débat, 2861.

Valleyfield, filature de coton, copie reçue par le gouvernement d'une délibération du conseil de ville y relative, (int.) 3161.

Logan, Hance J., *Cumberland.*

Chemin de fer d'Ottawa, Brockville et Saint-Laurent, bill (n° 71) concernant la Compagnie du, en comité et 3e l., 3389.

Compagnie de houille et de chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen, bill (n° 48) y relatif, (en comité) 3513 ; 3795 ; 3e l., 3795.

Small, E. A., bill (n° 93) concernant certain brevet de, 1ère l., 2300 ; 2e l., 2624 ; en comité, 3088 ; 3e l., et adop., 3091.

Winnipeg, exposition nationale de 1904, (sub.) 2784.

Macdonald, Peter, *Huron-est.*

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, (observ. et décisions) 2539 ; 2574 ; 3413 et suiv.

Délégués agricoles, réduction des prix de passage par le gouvernement en leur faveur, (observ.) 2751 et suiv.

Explication de nature personnelle, par M. Osler, au sujet de ses relations avec certaines compagnies de chemin de fer, (observ.) 2912 et suiv.

Graines de semence, disette, dépêche du village de Davidson, T. N.-O., (décision) 2793 et suiv.

Institut impérial de Londres, étalage canadien à, renouvellements et améliorations, (sub.) observations et décisions, 2786.

Territoires du Nord-Ouest, insurrection de 1885, paiement des réclamations pour pertes subies, (débat sur mot. Davis pour doc.) décision, 2856.

Mackie, Thomas. *Renfrew-nord.*

Bois, commerce de, dans la Colombie Anglaise, protection, (débat sur observ. Morrison) 2591.

Mackinnon, Donald A., *Queen-est, I. P.-E.*

Brevet d'invention (n° 66962) pétition de Siegfried Gironcoli pour bill déclarant que ce brevet reste valide, (motion pour lecture, reception, etc.) 3755 ; bill (n° 126) concernant certains brevets de Siegfried Gironcoli, 1ère l., 3889.

Maclaren, William Scott, *Huntingdon.*

Cigarette, loi la prohibant, (mot. pour comité sur projet de résolution) 3810.

Maclean, William F., *York-est, O.*

Chemins de fer : projet de loi à être présenté par le gouvernement pour modifier la loi générale des, (int.) 3792 ; bill (n° 2) modifiant la loi des, (débat sur mot. Fitzpatrick pour renvoi au comité des) 3811 et suiv. ; en comité, 3812 et suiv. ; bill (n° 6) modifiant la loi des, (1903), 2e l., 3837.

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (en comité) 2222 ; art. 2 et 3, 3078 ; art. 2 à 7, 3188-3227 et suiv.

Monnaie des Etablissements du Détroit, circulation au Canada, (observ.) 2206.

Téléphones, nationalisation des, (observ.) débat, 3050 et suiv.

Terrains et édifices publics, entreprise de l'éclairage, à qui adjugée et à quelles conditions, (int.) 3343.

Macpherson, Robert George, *Burrard.*

Bois, commerce de, dans la Colombie Anglaise, protection, (débat sur observ. Morrison) 2594 et suiv.

Chemin de fer de la baie Crawford à Sainte-Marie, bill (n° 96)) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 2708 ; 2e l., 2831 ; en comité et 3e l., 3389.

Chemin de fer de l'île de Vancouver, bill (n° 95) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 2708 ; 2e l., 2831.

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, art. 5 et 7, 3305 ; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3501 et suiv.

Parlement, danger des ascenseurs, (observ.) 2479.

McCarthy, Leighton Goldie, *Simcoe-nord.*

Compagnie d'assurance de l'Ouest, pétition pour bill d'intérêt privé, (mot.) 2959 ; bill (n° 114) 1ère l., 3259 ; en comité et 3e l., 3516.

Compagnie d'assurance Anglo-Américaine, pétition pour bill d'intérêt privé, (mot.) 2959 ; bill (n° 115) y relatif, 1ère l. 3260 ; en comité et 3e l., 3516.

McColl, John B., *Northumberland-ouest, Ont.*
Milice, modification de la loi de la Milice, (débat sur mot. de sir F. Borden pour comité sur projet de résolution) 2941.

McCool, Charles Arthur, *Nipissingue.*
Chemin de fer de la baie James, bill (n° 49) concernant la Compagnie du, (en comité et 3e l.) 2168.
Chemin de fer de Népigon, bill (n° 83) concernant la Compagnie du, 1ère l., 2021 ; 2e l., 2345 ; en comité et 3e l., 3516.
Chemin de fer de Timagami, bill (n° 94) concernant la Compagnie du, 1ère l., 2300 ; 2e l., 2624 ; en comité et 3e l., 3796.

McCreary, William F., *Selkirk.*
Chemin de fer du Manitoba et de Kéwatin, bill (n° 52) concernant la Compagnie du, en comité et 3e l., 3516.
Chemin de fer du Pacifique-Nord et d'Ominеca, bill (n° 66) concernant la Compagnie du, en comité et 3e l., 2623.
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (en comité) 2327 et suiv. ; 2542 et suiv.

Malouin, Albert, *Québec-centre.*
Chemin de fer de Témiscouata, bill (n° 28) concernant la Compagnie du, en comité et 3e l., 2168.

Marcil, Charles, *Bonaventure.*
Compagnie du pont international du Nouveau-Brunswick, bill (n° 57) la constituant en corporation ; en comité, 2387 ; mot. pour adoption du bill et changement du titre d'icelui, 2389 ; 3e l., 2389.

Monk, Frederick D., *Jacques-Cartier.*
Canal de Chambly, macadamisation de la route qui le longe, adjudication de l'entreprise, (int.) 3423.
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, art. 2 à 11, 3406 et suiv.; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3425 et suiv., amendement, 3425, rejeté, 3431-3432-3433 ; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3489 et suiv.
Côte Saint-Paul, parachèvement du pont, (observ.) 3261 ; 3790.
Détenus libérés conditionnellement depuis 1er mai 1903, combien, leurs noms, la nature de leurs délits, etc., (mot. pour doc.) 3804.
Fruits et légumes, quantité importée des Etats-Unis en 1902 et 1903, (mot. pour doc.) 2837.
Gervais, Alphonse, emploi et appointements, participation à la dernière élection fédérale partielle de Saint-Hyacinthe, (int.) 3160.

Monk, Frederick D. —*Suite.*
Guerre sud-africaine, aide aux Canadiens blessés, (int.) 3573.
Immigrants pauvres, (débat sur observ. Clarke) 3891 et suiv.
Port-Arthur, bill (n° 98) concernant le port de, 2e l., débat, 3943 et suiv.
Réserves indiennes du Sault Saint-Louis et du lac des Deux-Montagnes, échange contre toute autre réserve ou contre une somme d'argent, (débat sur mot. Léonard pour doc.) 2865 et suiv.
Revenu de l'intérieur, ministère ; appointements et dépenses casuelles, (sub.) 3958 et suiv.
Saint-Jean, P.Q., bureau de poste, choix de l'emplacement, (mot. pour doc.) 2878.
Tabac, commerce avec la Belgique, combien payé à M. Blaise Dugas pour sa mission en Belgique, (mot. pour doc.) 2879.

Morin, Jean Baptiste, *Dorchester.*
Chemin de fer Québec-Central, combien payé au gouvernement, par année, depuis 1896, pour usage de l'Intercolonial, etc., (int.) 2390.
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, (en comité) 2699 ; art, 2 et 3, 3156 ; art. 2 à 11, 3366 et suiv., sous-amendement, 3402, rejeté, 3411.

Morrison, Aulay, *New-Westminster.*
Bois, commerce de, dans la Colombie-Anglaise, protection, (observ.) débat, 2584.
Chemin de fer de Similkameen à Kéréméos, pétition de la Compagnie du, demandant bill pour remise en vigueur de la loi de 1901 la concernant, (mot. pour lecture, etc.) 3888.
Compagnie d'amélioration de la rivière Thompson, bill (n° 79) concernant le titre d'institution de la, 1ère l., 2021 ; 2e l., 2345.
Compagnie d'assurance "Century", sur la vie, bill (n° 121) y relatif, 1ère l., 3756.
Compagnie Electrique d'Ottawa, pétition, (mot. pour réception, lecture et renvoi au comité des ordres permanents) 2385 ; 2479.
Compagnie de télégraphe de l'Amérique du Nord, bill (n° 53) y relatif, en comité et 3e l., 2998.
Homard, mesures prises pour le propager dans l'océan Pacifique, (int.) 2390.

Mulock, Hon. Sir William, K.C.M.G., *York-ouest, O.*
Athens, directeur de la poste, démission et remplacement, (rép. à int. Taylor) 2627.
Brockville, correspondance des trains à, (rép. à observ. Taylor) 2136 ; 2482 ; 3347.

Mulock, Hon. Sir William—*Suite.*

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, 2440 ; art. 2 et 3, 3062 ; 3103 et suiv.; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3486 et suiv. ; 3751.

Glen-Ross, Ont., fermeture du bureau de poste et démission de son directeur, (rép. à int. Porter) 3472.

Kingston, enquête au bureau de poste de, (rép. à int. Broder) 2961.

Postes : service fait par le chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, interruption, dépêches à ce sujet, (rép. à observ. Davis) 2382 ; griefs des facteurs, défectuosités de l'Acte les postes, de 1902, pétitions reçues par le gouvernement, (rép. à int. Puttee) 2581 ; service entre Qu'Appelle et Wishart, (rép. à int. Taylor) 2582 ; entre Alberton et Kildare, (rép. à int. Lefurgey) 3161.

Welford-Centre, Ont., service postal, comment fait, (rép. à int. Lavell) 2959.

Wilton, directeur de la poste, démission, (rép. à int. Wilson) 2022 ; 2150 ; 2584 ; 2628.

Murray, Thomas, *Pontiac.*

Immigrants pauvres, (débat sur observ. Clarke) 3916.

Northrup, William Barton, *Hastings-est.*

Chemin de fer de Bessemer à Barry's Bay, bill (n° 90) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 2300 ; 2e l., 2623 ; en comité et 3e l., 3389.

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (en comité) 2224 ; 2312 ; 2630 ; art. 2 à 7, 3217 ; art. 5 et 7, 3273 et suiv., amendement, 3276, rejeté, 3285 ; (sur motion Laurier pour 3e l.) 3456 et suiv., amendement, 3457, rejeté, 3459 ; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3750.

Oliver, Frank, *Alberta.*

Bois, commerce de, dans la Colombie-Anglaise, protection, (débat sur observ. Morrison) 2606.

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, art. 2 et 3, 3153 ; art. 2 à 7, 3211-3226 et suiv.

Compagnie du chemin de fer d'irrigation d'Alberta, bill (n° 85) pour la constituer en corporation et la fusionner avec d'autres, 1ère l., 2133 ; 2e l., 2345 ; en comité et 3e l., 3516.

Compagnie des houillères de l'Ouest canadien (à responsabilité limitée), bill (n° 80) y relatif, 1ère l., 2021 ; 2e l., 2345.

Compagnie des Tramways d'Edmonton ; pétition demandant loi pour amender son acte constitutif, (mot. pour lecture et réception) 2707.

Oliver, Frank—*Suite.*

Explication de nature personnelle, par M. Osler, au sujet de ses relations avec certaines compagnies de chemin de fer, (débat) 2919 et suiv.

Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, solde de l'effectif, (sub.) 2728.

Osler, Edmund Boyd, *Toronto-ouest.*

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (débat sur motion Laurier pour 2e l.) 2181 ; (en comité) 2313 et suiv. ; 2445 et suiv. ; 2655 ; en comité, art. 1, 3001 ; 3014 et suiv.

Compagnie d'assurance "Monarque", sur la vie, bill (n° 69) la constituant en corporation, en comité, 3515 ; 3e l. et adop., 3516.

Explication de nature personnelle, relations avec certaines compagnies de chemin de fer, 2880 et suiv.

Institut impérial de Londres, étalage canadien, renouvellements et améliorations, (sub.) 3767 et suiv.

Port-Arthur, bill (n° 98) concernant le port de, 2e l., débat, 3943.

Paterson, Hon. William, *Wentworth-nord et Brant.*

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, en comité, 2408 et suiv.

Tarif de faveur, importations faites sous son empire, (rép. à int. Kemp) 3573.

Pope, Rufus H., *Compton.*

Beurre et fromage, pesage, documents concernant commission d'enquête instituée à ce sujet, (mot. pour Doc.) 3807.

Chemins de fer de la province d'Ontario, tarifs de transport, augmentation, (débat sur observ. Broder) 2969.

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (en comité) 2242 ; 2255 ; 2283 et suiv., (débat sur mot. Laurier pour 3e l., 3435 et suiv,. amendement, 3447, rejeté, 3447-48-49 ; 3747.

Institut impérial de Londres, étalage canadien, renouvellements et améliorations, (sub.) 3765 et suiv.

Revenu de l'intérieur, fourniture l'alcool méthylique aux fabricants, (sub.) 3972 et suiv.

Richmond, P.Q., brise-glace, nombre et coût, (int.) 3424.

Sherbrooke, salle d'exercice militaire, construction, (int.) 2393.

Territoires du Nord-Ouest, insurrection de 1885, paiement des réclamations pour pertes subies, (débat sur mot. Davis pour doc.) 2858.

Porter, Edward Guss, *Hastings-ouest.*

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, art. 5 et 7, 3317, amendement, 3317, rejeté, 3318 ; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3737 et suiv., amendement, 3737, rejeté, 3753.

Glen-Ross, Ont., fermeture du bureau de poste et démission de son directeur, (int.) 3471.

Port-Arthur, bill (n° 98) concernant le port de, 2e l., débat, 3947 et suiv.

Prefontaine, Hon. J. Raymond, *Maisonneuve.*

Bateaux à vapeur bill (n° 101) modifiant l'Acte d'inspection de 1898 y relatif, 1ère l., 2709.

Chien de mer salé comme appât, expérience par le gouvernement, (rép. à int. Sinclair) 3343.

Fort-William, Ont., bill (n° 99) concernant le port de, 1ère l., 2708.

Ile Hope, coupe du bois par Manley Chew, (rép. à int. Bennett) 2837.

Ile du Prince-Edouard, irrégularité du service de steamers en hiver, réclamations des expéditeurs de poisson frais, (rép. à int. Hackett) 2133; émission de permis pour création ou réouverture de homarderies, prix payés par les fabricants aux pêcheurs, pour les homards, (rép. à int.Lefurgey) 2202.

Ile au Sable, plantation d'arbres, (rép. à int. Kaulbach) 2134.

Inondations du Saint-Laurent, moyens à prendre pour les prévenir, (rép. à int. Geoffrion) 3165.

Lac Cumberland, privilège d'y faire la pêche, à qui accordé, à quelles conditions, etc., (rép. à int. Boyd) 2961.

Montréal : délibération envoyée au gouvernement par la Chambre de commerce du district de Montréal le priant de modifier les conditions qui régissent la commission du port de cette ville, (rép. à int. Gervais) 3164 ; bill modifiant loi de 1894 concernant commissaires du port, retiré, 3889.

Navigation dans les eaux canadiennes, bill (n° 112) modifiant l'Acte y relatif, 1ère l., 3049.

Pêche : droit de pêche dans la Baie d'Hudson, concessions et conditions, (rép. à int. Sproule) 2134 ; chèques pour primes de pêche, retard dans la distribution des, (rép. à int. Borden) 2135.

Pêcheries : de Terre-Neuve, entrée du poisson de ces pêcheries en franchise aux Etats-Unis, (débat sur observ. Kaulbach) 2146 ; lacs de la Vallée de la Trent, effet de la neige et de la glace sur le poisson, repeuplement, (rép. à int. Hughes) 2582.

Phares, éclairage au gaz acétylène, (rép. à int. Kaulbach) 2204.

Prefontaine, Hon. J. Raymond—*Suite.*

Pilotage, bill (n° 100) modifiant l'Acte du, 1ère l., 2709.

Port-Arthur, Ont., bill (n° 98) concernant le port de, 1ère l., 2708 ; 2e l., 3921, débat, 3921 et suiv.

Québec, bill modifiant loi de 1889 concernant commissaires du port, retiré, 3889.

Réserves indiennes du Sault Saint-Louis et du lac des Deux-Montagnes, échange contre toute autre réserve ou contre une somme d'argent, (débat sur mot. Léonard pour doc.) 2863 et suiv.

Rets à trappe : permis autorisant usage de, dans les eaux de la Colombie Anglaise, combien et à qui délivrés, (rép. à int. Earle) 2628; permis autorisant usage de, pour pêche au maquereau sur côtes de l'Atlantique, déclarés illégaux par la cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse, indemnité aux porteurs, (rép. à int. Kaulbach) 3424.

Signaux sous-marins, achat à Boston, combien et à quel prix achetés, (rép. à int. Kaulbach) 2204.

Sinistres maritimes, bill (n° 102) modifiant l'Acte de 1901 y relatif, 1ère l., 2712.

Trois-Rivières, bill modifiant loi de 1889 concernant commissaires du port, retiré, 1882.

Pringle. Robert A., *Cornwall et Stormont.*

Brockville, correspondance des trains à, (observ. sur int. Taylor) 3349.

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, en comité, arts 2 et 3, 3083 ; arts 5 et 7, 3318 et suiv., amendement, 3318, rejeté, 3326 ; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3546 et suiv.; 3749.

Puttee, Arthur W., *Winnipeg.*

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (en comité) 2239 et suiv. ; arts 2 et 3, 3125 ; 3156 ; arts 5 et 7, 3310 ; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3509 et suiv.

Immigrants pauvres, (débat sur observ. Clarke) 3897 et suiv.

Postes : griefs des facteurs, défectuosités de l'Acte des postes, de 1902, pétitions reçues par le gouvernement, (int.) 2580-81.

Reid, John D., *Grenville-sud.*

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, arts 2 à 11, 3368 et suiv.

Richardson, Matthew Kendall, *Grey-sud.*

Chemins de fer de la province d'Ontario, tarifs de transport, augmentation, (débat sur observ. Broder) 2972.

Richardson, Matthew Kendall—*Suite.*

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (débat sur motion Laurier pour 2e l.) 2096 et suiv. ; (en comité) 2375 ; (débat sur motion Laurier pour 3e l.) 3459 et suiv., amendement, 3459, rejeté 3461-65.

Exposition de Saint-Louis, envoyé d'un délégué au congrès de l'Association internationale des dentistes, (int.) 3164.

Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, solde de l'effectif, (sub.) 2725.

Robinson, Jabel, *Elgin-ouest.*

Annuaire statistique, publication, (sub.) 2762 et suiv.

Chemins de fer : dans la province d'Ontario, tarifs de transport, augmentation, (débat sur observ. Broder) 2978 ; bill (n° 6) modifiant la loi des, (1903) 2e l., 3859 et suiv.

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (en comité) 2297 et suiv., arts 2 à 11, 3380, amendement, 3381 ; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3556.

Explication de nature personnelle, par M. Osler, au sujet de ses relations avec certaines compagnies de chemin de fer, (débat) 2917.

Immigrants pauvres, (débat sur observ. Clarke) 3896 et suiv.

Graines de semence, inspection et vente, (observ. sur motion Fisher pour comité sur projet de résolution) 3760.

Roche, William, *Halifax.*

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, arts 5 et 7, 3274.

Immigrants pauvres, (débat sur observ. Clarke) 3914.

Roche, William J., *Marquette.*

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (en comité) 2210 ; 2272 et suiv., arts 2 à 7, 3192-3220 et suiv., amendement, 3197, rejeté, 3236.

Winnipeg, paiements aux journaux de, (int.) 2201 ; 2390 ; au "Free Press," 2394.

Rosamond, Bennett, *Lanark-nord.*

Compagnie d'assurance d'Ottawa, contre le feu, pétition pour bill la constituant en corporation, (mot. pour lecture et réception) 3259 ; bill (n° 122) à cette fin, 1ère l., 3756.

Immigrants pauvres, (débat sur observ. Clarke) 3891.

Ross, Hon. William, *Victoria, N.-E.*

Milice, modification de la loi de la milice, (débat sur mot. de sir F. Borden pour comité sur projet de résolution) 2949.

Territoires du Nord-Ouest, insurrection de 1885, paiement des réclamations pour pertes subies, (débat sur mot. Davis pour doc.) 2858.

Ross, William, *Ontario-sud.*

Brevets d'invention de Lewis E. Curtis, bill (n° 65) les concernant, en comité, et 3e l., 2742.

Chemins de fer, bill (n° 6) modifiant la loi des, (1903), 2e l., 3864 et suiv.

Chemin de fer Huron et Ontario, pétition de la Compagnie du, pour bill augmentant ses privilèges par rapport à émission d'obligations, (mot. pour lecture, réception, etc.) 3887.

Immigrants, combien arrivés, du 1er janvier au 1er mai 1904, leur nationalité, homesteads pris par eux, (int.) 3163.

Scott, Walter, *Assiniboïa-ouest.*

Bois, commerce de, dans la Colombie Anglaise, protection, (débat sur observ. Morrison) 2593.

Chemin de fer de la Baie d'Hudson et du Nord-Ouest, bill (n° 68) concernant la Compagnie du, en comité et 3e l., 3516.

Chemins de fer du Nord-Ouest, fonctionnement, dépêche de Régina, (observ.) 3474.

Compagnie des tramways d'Edmonton, bill (n° 111) y relatif, 1ère l., 3049 ; 2e l., 3389 ; en comité et 3e l., 3389.

Explication de nature personnelle, par M. Osler, au sujet de ses relations avec certaines compagnies de chemin de fer, (débat) 2888 et suiv.

Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, solde de l'effectif, (sub.) 2716 et suiv.

Graines de semence, disette, dépêche du village de Davidson, T. N.-O., (observ.) 2300 ; 2788.

Postes : service fait par le chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, interruption, dépêches reçues à ce sujet, (débat sur observ. Davis) 2383.

Territoires du Nord-Ouest, insurrection de 1885, paiement des réclamations pour pertes subies, (débat sur mot. Davis pour doc.) 2854.

Yukon : gendarmerie, solde, subsistances, chauffage, éclairage, habillement, etc., (sub.) 2741.

Sifton, Hon. Clifford, *Brandon.*

Bureau impérial de placement, établissement par l'Armée du Salut, (rép. à int. R. Smith) 3166.

Sifton. Hon. Clifford—*Suite.*
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, arts 2 à 7, 3177.
Forêts, protection des, délibération d'une assemblée de l'Association forestière à Toronto, envoyée au gouvernement, (rép. à int. Lancaster) 3797.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, solde de l'effectif, (sub.) 2734.
Graines de semence, disette, dépêche du village de Davidson, T. N.-O., (rép. à observ. Scott) 2301 ; 2813 et suiv.
Immigrants : combien arrivés du 1er janvier au 1er mai 1904, leur nationalité, homesteads pris par eux (rép. à int. Wm. Ross) 3163 ; immigrants pauvres (débat sur observ. Clarke) 3892 et suiv.
Indiens du Sang, leur réserve donnée à bail, à qui et pour quel prix, (rép. à int. Gilmour) 2580.
McCreary, M. William F., député de Selkirk, décès, éloge, 2625.
Terres fédérales : Manitoba, Nord-Ouest et Yukon, publication, dans journaux canadiens des minéraux y découverts, (rép. à int. Clarke) 2835 ; vendues ou louées à M. Bostock, (Colombie-Anglaise) (rép. à int. Casgrain) 3472.
Territoires du Nord-Ouest, insurrection de 1885, paiement des réclamations pour pertes subies, (débat sur mot. Davis pour doc.) 2857.
Winnipeg, exposition nationale de 1904, (sub.) 2779 et suiv.
Yukon, concession Treadgold, nouvelle commission au juge Britton, quand rapport sera-t-il fait, (rép. à int. Casgrain) 3798.

Sinclair, John H., *Guysborough.*
Chien de mer salé comme appât, expérience par le gouvernement, (int.) 3343.
Terre-Neuve, agent commercial du gouvernement à, (int.) 2833.

Smith, Ernest D., *Wentworth-sud.*
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, (débat sur motion Laurier pour 3e l.) 3537 et suiv.

Smith, Ralph, *Vancouver.*
Bureau impérial de placement, établissement par l'Armée du Salut, (int.) 3165.
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, arts 2 et 3, 3144 ; arts 5 et 7, 3311 ; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3536 et suiv., état faisant connaître Américains employés aux travaux d'explorations, (mot. pour doc.) 3803, retirée, 3804.
Intercoloniel, renvoi d'employés, (F. Léger et F. B. Wood) (int.) 3473.
Unions ouvrières, bill (n° 35) concernant étiquettes des, (mot. pour 2e l.) 3871.

Sproule, Thomas S., *Grey-est.*
Agriculture : ministère, appointements et dépenses casuelles, y compris appointements de MM. Kilgallin, Bourret et Foley, (sub.) 2745 et suiv.
Chemins de fer ; dans la province d'Ontario, tarifs de transport, augmentation, (débat sur observ. Broder) 2965 et suiv. ; bill (n° 6) modifiant la loi des, (1903), 2e l., 3853 et suiv.
Chemin de fer de l'Erié à la rivière Détroit, pétition de la Compagnie du, pour bill d'intérêt privé, (observ. sur mot, Sutherland) 2958.
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (mise aux voix de l'amendement Clarke) 2074 et suiv. ; en comité, art. 1, 3016 ; 3046 ; art. 2 à 7, 3202-3236 et suiv. ; arts 5 et 7, 3286, amendement, 3286, rejeté, 3296 ; arts 2 à 11, 3358 et suiv. ; (sur mot. Laurier pour 3e l.) 3450 et suiv., amendement, 3450, rejeté, 3451 ; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3534 et suiv. ; 3742.
Emprunts temporaires en souffrance, montant emprunté, taux de l'intérêt et conditions du remboursement, (int.) 2204.
Explication de nature personnelle par M. Osler, au supet de ses relations avec certaines compagnies de chemin de fer, (débat) 2916 et suiv.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, solde de l'effectif, (sub.) 2715.
Immigrants pauvres, (débat sur observ. Clarke) 3900.
Institut impérial, étalage canadien, renouvellements et améliorations, (sub.) 3764 et suiv.
McCreary, M. William F., député de Selkirk, décès, éloge, 2625.
Pagé, Hubert F., réclamation contre le gouvernement des Etats-Unis pour remboursement d'argent payé à titre de droits sur chevaux reproducteurs par lui expédiés dans ce pays-là, (int.) 2833.
Pêche, droit de pêche dans la Baie d'Hudson, concession et conditions, (int.) 2134.
Pêcheries de Terre-Neuve, entrée du poisson de ces pêcheries en franchise aux Etats-Unis, (débat sur observ. Kaulbach) 2138.
Revenu de l'intérieur, ministère : appointements et dépenses casuelles, (sub.) 3954 et suiv. ; fourniture d'alcool méthylique aux fabricants, (sub.) 3969 et suiv.
Téléphones, nationalisation des, (débat sur observ. Maclean) 3056 et suiv.
Yukon : gendarmerie, solde, subsistances, fourrage, chauffage, éclairage, habillement, etc., (sub.) 2740 et suiv.

Stewart, Duncan Alexander, *Lisgar.*
Chemin de fer de la baie James, bill (n° 49) concernant la Compagnie du, en comité et 3e l., 2168.
Compagnie d'exploitation forestière et de développement d'Okotoks et de High-River, bill (n° 51) la constituant en corporation, en comité et 3e l., 3088.

Sutherland, Hon. James, *Oxford-nord.*
Parlement, danger des ascenseurs, (rép. à observ. Macpherson) 2480.

Sutherland, Robert Franklin, *Essex-nord.*
Chemin de fer de l'Erié à la rivière Détroit, pétition de la Compagnie du, pour loi autorisant construction de certains embranchements, (mot. pour lecture, réception et renvoi au comité des ordres permanents) 2627 ; 2958 ; bill (n° 105) concernant la Compagnie du, 1ère l., 3049 ; 2e l., 3159 ; en comité et 3e l., 3796.

Talbot, Onesiphore Ernest, *Bellechasse.*
Chemin de fer de Québec au lac Huron, bill (n° 43) concernant la Compagnie du, en comité, 2386 ; 2389 ; 3e l., 2390.
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, arts 2 à 11, 3417.
Intercolonial, service des trains, nouvelle parue dans le "Canada", (int.) 3345.
Milice, modification de la loi de la milice, (débat sur mot. de sir F. Borden pour comité sur projet de résolution) 2945.
Revenu de l'Intérieur fourniture d'alcool méthylique aux fabricants, (sub.) 3978.

Tarte, Hon. Joseph Israel, *Sainte-Marie, Montréal.*
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, 2506 et suiv.

Taylor, George, *Leeds-sud.*
Athens, directeur de la poste, démission et remplacement, (int.) 2627.
Bateaux à vapeur, bill (n° 101) modifiant l'Acte de 1898 y relatif, 1ère l., 2710 et suiv.
Brockville, correspondance des trains à, (observ.) 2135 ; 2482 ; 3346.
Burnt-Island, phare de, près Gananoque, renvoi du gardien, (int.) 2394.
Chemin de fer de Berlin, Waterloo, Wellesbey et du lac Huron, bill (n° 44) concernant la Compagnie du, en comité et 3e l., 2623.
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (débat sur motion Laurier pour 2e l., assemblée des actionnaires du Grand-Tronc, consignation du compte rendu dans les "Débats") 2126 et suiv.; arts. 5 et 7, amendement, 3,337 ; (débat sur mot. Laurier pour 3e l.) 3449 et suiv., amendement, 3449, rejeté, 3450 ; 3496 et suiv.

Taylor, George—*Suite.*
Explication de nature personnelle par M. Bell, article du "Globe," (observ.) 2023.
Fromage, chambre de maturation à Brockville, coût, recettes, etc., (mot, pour doc.) 2869 ; 3574 ; 3792 ; chambre de maturation à Cowansvile et à Saint-Hyacinthe, idem, (mot. pour doc.) 2878 ; à Woodstock et à Sherbrooke, idem, (mot. pour doc.) 3574 ; 3792.
"Home Bank of Canada," bill (n° 45) y relatif, en comité et 3e l., 3516.
Institut impérial de Londres, étalage canadien, renouvellements et améliorations, (sub.) 3767 et suiv.
Nash, E. A., agent des terres fédérales à Kamloops, destitution, (mot. pour doc.) 2879.
Postes : transport des malles entre Qu'Appelle et Wishart, (int.) 2582.
Red-Horse, phare de, près Gananoque, renvoi du gardien, (int.) 2394.
Revenu de l'intérieur, ministère : appointements et dépenses casuelles (sub.) 3954 et suiv. ; fourniture d'alcool méthylique aux fabricants, (sub.) 3969 et suiv.
Saskatchewan, recensement du district de la, (int.) 3796.
Spectacle, phare de, près Gananoque, renvoi du gardien, (int.) 2394.
Territoires du Nord-Ouest, représentation, bill (n° 117) modifiant la loi y relative, quant aux certificats des agents pour la votation, 1ère l., 3422.

Thompson, Andrew Thornburn, *Haldimand et Monck.*
Compagnie, canadienne générale d'électricité, pétition pour loi l'autorisant à importer au Canada, d'ici à 1905, turbine brevetée, 2788 ; bill (n° 116) à cette fin et autres fins de même nature, 1ère l., 3260.
Employés publics, cautionnements par compagnies de garantie, (int.) 3422.
Milice, modification de la loi de la Milice, (débat sur mot. de sir F. Borden pour comité sur projet de résolution) 2942 et suiv.
Miliciens, augmentation de leur solde, (sur observ. Henderson) 3794.

Thomson, Thomas Inkerman, *Grey-nord.*
Chemin de fer Trancontinental National, bill (n° 72 madifiant l'Acte du, (débat sur motion Laurier pour 3e l.) 3461.

Tisdale, Hon. David, *Norfolk-sud.*
Explication de nature personnelle, par M. Osler, au sujet de ses relations avec certaines compagnies de chemin de fer, (débat) 2892 et suiv.
Milice, (mot. pour dépôt des règlements y relatifs) 3764.

Tolton, Edwin, *Wellington-nord.*
Wagons officiels, combien achetés, construits, en voie de construction, etc., (int.) 3341 ; 3808.

Tupper, sir Charles Hibbert, *Pictou.*
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, arts. 2 et 3, 3148.

Wade, Fletcher Bath, *Annapolis.*
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, 2426 et suiv.; arts. 5 et 7, 3265-70 et suiv.
Compagnie du pont du détroit de Canso, bill (n° 64) y relatif, en comité et 3e l., 2168.
Pêcheries de Terre-Neuve, entrée du poisson de ces pêcheries en franchise aux Etats-Unis, (débat sur observ. Kaulbach) 2145.

Wilmot, Robert D., *Sunbury et Queen.*
Recensement de 1901, enquête sur cultes professés dans la paroisse de Lincoln, N.B, (int.) 2832.

Wilson, Uriah, *Lennox.*
Brockville, correspondance des trains à (observ. sur int. Taylor) 3347.

Wilson, Uriah—*Suite.*
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (en comité) 2307 et suiv.; 2443 et suiv.; construction du chemin sous la surveillance de quatre commissaires au lieu de trois, (observ. sur mot. Laurier) 3340.
Immigrants pauvres (débat sur observ. Clarke) 3907.
Institut impérial de Londres, étalage canadien, renouvellements et améliorations, (sub.) 3787.
Listes électorales, impression et distribution en général, (int.) 3575 ; 3763.
Wilton, directeur de la poste, démission, (mot. pour doc.) 2022 ; 2150 ; 2583 ; 2628.

Wright, Aaron Abel, *Renfrew-sud.*
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, 2532 et suiv.
Graines de semence, inspection et vente, (observ. sur motion Fisher pour comité sur projet de résolution) 3761.
Immigrants pauvres, (débat sur observ. Clarke) 3906.

INDEX—SUJETS

ACADIENS, données historiques, compilation, (sub.) 2772.

Agriculture, ministère, appointements, et dépenses casuelles, (sub.) 2743-44; subventions aux sociétés d', 2770, nombre des membres de ces sociétés, (mot. Ingram pour doc.) 3789 ; nombre de commis permanents et surnuméraires employés au ministère de l'Agriculture, (mot. Ingram pour doc.) 3789.

Annuaire statistique, publication, (sub.) 2762.

Archives, (sub.) 2754.

Artillerie canadienne, bill (n° 103) constituant en corporation l'Association de l', 1ère l., 2880.

Ascension, fête de l', ajournement, (mot. Laurier) 2880.

Athens, directeur de la poste, démission et remplacement, (int. Taylor) 2627.

BAIE La Villière, mémoires, plans, correspondance, etc., concernant dragage de la, (mot. Bruneau pour doc.) 3809.

Banque des Cultivateurs du Canada, pétition pour bill la constituant en corporation, (mot. Guthrie pour réception et renvoi au comité des ordres permanents) 3754.

Bassins de radoub sur la côte du Pacifique, agrandissement, (mot. Borden pour doc.) 2386.

Bateaux à vapeur, bill (n° 101) modifiant l'Acte d'inspection de 1898 y relatif, 1ère l., 2709.

Batterie C, arrérages de paie, (int. Borden) 2204.

Beaton, C. A., rivière Lardo, dragage du chenal conduisant au débarcadère de, pétitions, au gouvernement, etc., (mot. Casgrain pour doc.) 3809.

Beurre, pesage, correspondance, documents relatifs à la commission d'enquête instituée à ce sujet, (mot. Pope pour doc.) 3807.

Bills d'intérêt privé, présentation, (mot. Borden pour prolongation de délais) 3469.

Bois, commerce de, dans la Colombie Anglaise, protection, (observ. Morrison), débat, 2584 et suiv.

Bourret, C., appointements, (sub.) 2743.

Brevets d'invention de Lewis E. Curtis, bill (n° 65) les concernant, en comité et 3e l., 2742 ; impression de la liste des brevets, "Patent Record" à l'Imprimerie de l'Etat, (sub.) 2759 ; brevet (n° 66962), pétition de Siegfried Gironcoli, pour bill déclarant que ce brevet reste valide, (mot. Mackinnon pour lecture et réception) 3755 ; bill (n° 126) concernant certains brevets de Siegfried Gironcoli, 1ère l., 3889.

Brockville, correspondance des trains à, (observ. Taylor) 2135 ; 2482 ; 3346.

Bureau impérial de placement, établissement par l'Armée du Salut, (int. R. Smith) 3165

Burnt-Island, phare de, près Gananoque, renvoi du gardien, (int. Taylor) 2394.

CAHOONE, Edward R., pétition de, pour bill prolongeant délai accordé pour construire, etc., en vertu d'un certain brevet d'invention, (mot. German pour lecture, réception et renvoi au comité des ordres permanents) 3789.

Campbell, John, réclamation pour frais de quarantaine et de messagerie par rapport à moutons expédiés aux Etats-Unis, (mot. Hughes pour doc.) 3799.

Canal de Beauharnois, mise à la retraite et remplacement de M. Béique, surintendant, (int. Léonard) 3161 ; nombre d'employés sur le canal, leurs appointements, nombre de vaisseaux passant dans ce canal chaque semaine, coût annuel de l'administration dudit canal, (int. Léonard) 3161.

Canal de Chambly, macadamisation de la route qui le longe, adjudication de l'entreprise, (int. Monk) 3423.

Canal de la Trent, subvention au township de Carden au lieu de construction d'un pont, (int. Hughes) 3471.

Capitaines et seconds de navires, bill (n° 4) modifiant loi concernant certificats à eux accordés, 2e l., 3835.

Carillon, chute de, à qui, depuis quand et à quelles conditions concédée, (int. Ethier) 3159.

Chambre, besogne de la, (mot. Laurier pour priorité des mesures du gouvernement les mercredis et jeudis) 3889.

Chemins de fer, projet de loi à être présenté par le gouvernement pour modifier la loi générale des, (int. Maclean) 3992 ; bill (n° 2) modifiant la loi des, mot. Fitzpatrick pour renvoi au comité des chemins de fer, 3811, au comité général de la Ch., 3812 ; en comité, 3812 ; bill (n° 6)idem, débat sur mot. Maclean pour 2e l., 3837 ; bill (n° 73) idem, débat sur mot. Lennox pour 2e l., 3874 ; bill (n° 88), idem, 1ère l., 2201 ; fonctionnement au Nord-Ouest, dépêche de Régina, (observ. Scott) 3474 ; dans la province d'Ontario, tarifs de transport, augmentation, (observ. Broder) 2961.

Chemin de fer de la baie Crawford à Sainte-Marie, bill (n° 96) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 2708 ; 2e l., 2831 ; en comité et 3e l., 3389

Chemin de fer de la baie James, bill (n° 49) concernant la Compagnie du, (en comité et 3e l.) 2168.

Chemin de fer de Berlin, Waterloo, Wellesbey et lac Huron, bill (n° 44) concernant la Compagnie du, en comité et 3e l., 2623.

Chemin de fer de Bessemer à Barry's Bay, bill (n° 90) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 2300 ; 2e l., 2623 ; en comité et 3e l., 3389.

Chemin de fer Canadien du Nord, titres acquis par le gouvernement en dédommagement de la garantie des obligations du (mot, Borden pour doc.) 2132 ; 2303 ; bill (n° 55) concernant la Compagnie du, en comité et 3e l., 3389.

Chemin de fer Canadien du Pacifique, bill (n° 70) concernant la Compagnie du, en comité et 3e l., 2623 ; actions, combien émises, (int. Hughes) 3472.

Chemin de fer Central de la Frontière, de Kamloops et Cariboo, bill (n° 46) constituant en corporation la Compagnie du, (en comité et 3e l., 2387.

Chemin de fer Central de Kingston et du Dominion : pétition pour constitution en corporation de la Compagnie du, (mot. Grant pour lecture, réception et renvoi au comité des ordres permanents) 2385 ; 2478 ; bill (n° 123) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 3756.

Chemin de fer Central de Kootenay, bill (n° 47) concernant la Compagnie du, (en comité et 3e l.) 2168.

Chemin de fer de Chicoutimi et du Nord-Est, bill (n° 106) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 3049 ; 2e l., 3159.

Chemin de fer d'Edmonton, pétition de la Compagnie du, pour loi augmentant pouvoir d'emprunt, (mot. Bickerdike pour lecture, réception et renvoi au comité des ordres permanents) 2627 ; 2958.

Chemin de fer d'Edmonton au lac des Esclaves, bill (n° 63) concernant la Compagnie du, 1ère l., 2168.

Chemin de fer électrique de Hamilton à Grimsby et Beamsville, bill (n° 77) concernant la Compagnie du, 1ère l., 2021 ; 2e l., 2344 ; en comtié et 3e l., 3796.

Chemin de fer de l'Erié à la rivière Détroit, pétition de la Compagnie du, pour loi autorisant construction de certains embranchements, (mot. Sutherland pour lecture, réception et renvoi au comité des ordres permanents) 2627 ; bill (n° 105) concernant la Compagnie du, 1ère l., 3049 ; 2e l., 3159 ; en comité et 3e l., 3796.

Chemin de fer de Guelph à Goderich, bill (n° 31) constituant en corporation la Compagnie du, en comité et 3e l., 2623.

Chemin de fer Huron et Ontario, pétition de la Compagnie du, pour bill augmentant ses privilèges par rapport à émission d'obligations, (mot. Wm Ross pour lecture et réception) 3887

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. pont de Hillsborough, coût, (int. Lefurgey) 2203 ; embranchement de Murray-Harbour, coût, (int. Lefurgey) 2203 ; (mot. Lefurgey pour doc.) 3791 ; coût desdits pont et embranchement, (mot. Lefurgey pour doc.) 3810.

Chemin de fer de l'île de Vancouver, bill (n° 95) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 2708 ; 2e l., 2831.

Chemin de fer de Jonction de Guelph, bill (n° 30) concernant la Compagnie du, en comité et 3e l., 2623.

Chemin de fer de Montréal au Nipissingue et à la Baie Georgienne, bill (n° 109) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 3049 ; 2e l., 3159.

Chemin de fer de Népigon, bill (n° 83) concernant la Compagnie du, 1ère l., 2021 ; 2e l., 2345.

Chemin de fer d'Ottawa, Brockville et Saint-Laurent, bill (n° 71) concernant la Compagnie du, en comité et 3e l., 3389.

Chemin de fer du Pacifique-Nord et d'Omineca, bill (n° 66) concernant la Compagnie du, en comité et 3e l., 2623.

Chemin de fer de Québec au lac Huron, bill (n° 43) concernant la Compagnie du, (en comité) 2386 ; 2389 ; 3e l., 2390.

Chemin de fer Québec-Central, combien payé au gouvernement par année depuis 1896, pour usage de l'Intercolonial, etc., (int. Morin) 2390.

Chemin de fer de la rivière Chaudière, bill (n° 60) concernant la Compagnie du, en comité et 3e l., 3389.

Chemin de fer de la rivière Ottawa, bill (n° 38) concernant la Compagnie du, 1ère l., 2021 ; 2e l., 2345.

Chemin le fer de Similkameen à Kéréméos, pétition de la Compagnie du, demandant bill pour remise en vigueur de la loi de 1901 la concernant, (mot. Morrison pour lecture et réception) 3888.

Chemin de fer de Témiscouata, bill (n° 28) concernant la Compagnie du, (en comité et 3e l.) 2168.

Chemin de fer Terminal, bill (n° 120) concernant la Compagnie du, 1ère l., 3756.

Chemin de fer de Thorold au lac Erié, bill (n° 61) constituant en corporation la Compagnie du, en comité et 3e l., 3389.

Chemin de fer de Tilsonburg, du lac Erié et du Pacifique, bill (n° 104) concernant la Compagnie du, 1ère l., 2959 ; 2e l., 3159 ; en comité et 3e l., 3796.

Chemin de fer de Timagami, bill (n° 94) concernant la Compagnie du, 1ère l., 2300 ; 2e l., 2624 ; en comité et 3e l., 3796.

Chemin de fer terminal l'Essex, bill (n° 82) concernant la Compagnie du, 1ère l., 2021 ; 2e l., 2345.

Chemin de fer de Toronto à Hamilton, bill (n° 91) concernant la Compagnie du, 1ère l., 2300 ; 2e l., 2624 ; en comité et 3e l., 3796.

Chemin de fer Transcanadien, bill (n° 97) concernant la Compagnie du, 1ère l., 2708 ; 2e l., 2998.

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (motion Laurier pour préséance des délibérations y relatives) 2021; (motion Laurier pour 2e l., 2020 ; débat : sir Wilfrid Laurier, 2028 ; 2127 ; 2181 ; M. Clarke, 2029, amendement Clarke, 2073, mis aux voix, 2074 ; l'hon M. Belcourt, (Orateur) 2074 ; M. R. L. Borden, 2074 ; 2129 ; M. Sproule, 2074 ; M. Casgrain, 2075 ; M. Clancy, 2076 ; sir Wilfrid Laurier, 2077 ; M. Hughes (Victoria), 2078 ; amendement Clarke rejeté par 66 contre 47 ; 2080 ; suite du débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill : M. Bell, 2081 ; M. Richardson, 2096 ; M. Bennett 2104 ; M. Taylor, 2126 ; M. Calvert, 2127 ; M. Lavell, 2150 ; M. Armstrong, 2164 ; M. Lennox, 2168 ; M. Osler, 2181 ; M. Kaulbach, 2192 ; motion Laurier pour 2e l., adoptée, par 99 contre 55.

En comité (27 et 28 avril), 2200 ; 2207 : M. R. L. Borden, 2208 ; 2284 ; l'hon. M. Fitzpatrick, 2208 ; 2286 ; M. Roche, 2210 ; 227 2; M. Boyd, 2215 ; sir Wilfrid Laurier, 2220 ; 2244 ; 2249 ; 2283 ; M. Maclean,, 2222; M. Ingram, 2223 ; 2280 ; M. Northrup, 2224 ; M. Clancy, 2231 ; M. Puttee, 2239 ; M. Kemp, 2244 ; M. Barker, 2245 ; M. Bennett, 2251 ; 2278 ; M. Pope, 2255 ; M. Lancaster, 2262 ; M. Bell, 2287 ; M. Robinson, 2297.

En comité (29 avril), 2303 ; 2345 : l'hon. M. Fitzpatrick, 2304 ; M. Clarke, 2305 ; M. Alcorn, 2306 ; M. Barker, 2306 ; M. R. L. Borden, 2307 ; M. Wilson, 2307 ; M. Lennox, 2308 ; M. Northrup, 2312 ; M. Osler, 2313 ; M. McCreary, 2327 ; l'hon. M. Fielding, 2336 ; M. Richardson, 2375.

En comité (2 mai), 2396; M. Lennox, 2396; l'honorable M. Paterson, 2408 ; M. R. L. Borden, 2413 ; M. Barker, 2418 ; M. Wade, 2426 ; sir Wilfrid Laurier, 2436 ; l'honorable M. Fielding, 2438; l'honorable M. Haggart, 2438; M. Clarke, 2439 ; sir Wm Mulock, 2440 ; M. Wilson, 2443 ; M. Osler, 2445.

Chemin de fer Transcontinental National—*Suite.*

En comité (3 mai), 2483 ; M. Lennox, 2483 ; l'honorable M. Fitzpatrick, 2483 ; M. R. L. Borden, 2483 ; l'honorable M. Fielding, 2494. sir Wilfrid Laurier, 2502 ; 2534 ; l'honorable M. Tarte, 2506 ; M. T. O. Davis, 2514 ; M. Wright, 2532 ; M. Macdonald (Huron), Orateur suppléant, 2539 ; 2574 ; M. Heyd, 2541 ; M. McCreary, 2542 ; l'hon. M. Haggart, 2545; M. Hughes (Victoria), 2551 ; M. Barker, 2564 ; M. Kemp, 2574.

En comité (4 mai), 2618; 2624: sir Wilfrid Laurier, 2618 ; M. R. L. Borden, 2618 ; l'hon. M. Fitzpatrick, 2620 ; M. Fowler, 2621.

En comité (5 mai), 2629 : M. Northrup, 2630 ; M. Clancy, 2652 ; M. Osler, 2655 ; M. Kemp, 2659 ; l'hon. M. Fitzpatrick, 2661 ; l'hon. M. Haggart, 2662 ; M. R. L. Borden, 2663 ; M. Lennox, 2665 ; M. Lavell, 2668 ; M. Barker, 2680 ; sir Wilfrid Laurier, 2698 ; M. Morin, 2699.

En comité (6 mai), 2713 : sir Wilfrid Laurier, 2713 ; M. R. L. Borden, 2713.

Tracé et construction, protestations en faveur de l'emploi d'ingénieurs britanniques et contre l'emploi d'ingénieurs étrangers, (mot. Borden pour doc.) 2879 ; 3795 ; 3918 ; commission au juge Winchester pour faire enquête à ce sujet, (mot. Clarke pour doc.) 3574.

En comité sur bill (n° 72), article 1, (11 mai) 2986 ; 2998 : M. R. L. Borden, 2986 ; 3001 ; 3028 ; amendement, 3039, rejeté, 3039 ; sir Wilfrid Laurier, 2988 ; 3000 ; 3009 ; 3030 ; l'hon. M. Fitzpatrick, 2988 ; 3003 ; 3025 ; M. Barker, 2989 ; 2998 ; 3032 ; amendement, 2989 ; rejeté, 3018 ; M. Osler, 3001 ; 3014 ; M. Lennox, 3015 ; 3033 ; M. Sproule, 3016 ; 3046 ; M. Clarke, 3017 ; 3043 ; amendement, 3039 ; rejeté, 3048 ; l'hon. M. Fielding, 3042.

En comité, articles 2 et 3, (13 mai) 3059 ; 3092 : l'hon. M. Fitzpatrick, 3060, amendements, 3060 et 3099, adoptés, 3060 et 3100 ; M. R. L. Borden, 3060 ; 3137 ; amendement, 3061 ; adopté, 3061 ; sir Wilfrid Laurier, 3062 ; sir William Mulock, 3062 ; 3103 ; M. Blain, 3062, amendement, 3062, modifié et adopté, 3100 ; M. Barker, 3066 ; M. Clancy, 3072 ; 3146 ; M. Maclean, 3078 ; M. Pringle, 3083 ; M. Fowler, 3084 ; M. Lennox, 3085 ; 3092 ; M. Blanchet, 3098 ; l'hon. M. Haggart, 3100 ; M. Clarke, 3113 ; M. Puttee, 3125 ; 3156 ; l'hon. M. Fielding, 3129 ; 3140 ; M. Hughes (Victoria), 3130 ; M. Smith, (Vancouver), 3144 ; sir Charles Hibbert Tupper, 3148 ; M. Kendall, 3152 ; M. Oliver, 3153 ; M. Morin, 3156.

Chemin de fer Transcontinental National—*Suite.*

En comité, articles 2, 3, 4, 5, 6, 7, (16 mai) 3166: M. Bell, 3166 ; 3167 ; amendement, 3167; 3175, rejeté, 3192 ; M. Barker, 3175 ; 3245 ; 3248 ; l'hon. M. Sifton, 3177 ; M. R. L. Borden, 3183 ; 3208 ; 3235 ; M. Maclean, 3188 ; 3191 ; 3205 ; 3227 ; M. Hughes (Victoria), 3189 ; M. Roche (Marquette), 3192 ; 3219 ; 3220 ; amendement, 3197 ; rejeté, 3236 ; l'hon. M. Fitzpatrick, 3198 ; 3244 ; 3248 ; l'hon. M. Haggart, 3199 ; M. Clancy, 3201 ; 3236 ; M. Sproule, 3202 ; 3236 ; M. Henderson, 3209; M. Oliver, 3211 ; 3225 ; 3226 ; M. Northrup, 3217 ; M. Alcorn, 3239 ; amendement, 3244, rejeté, 3246 ; amendement Clancy, 3246, rejeté, 3258 ; sir Wilfrid Laurier, 3253.

En comité, articles 5 et 7 (17 mai) : M. Blain, 3262, amendement, 3262 ; rejeté, 3276 ; M. Wade, 3265 ; 3270 ; M. Bennett, 3266, amendement, 3285, en suspens, 3285 ; M. Northrup, 3273, amendement, 3276, rejeté, 3285 ; M. Roche (Halifax), 3274 ; l'hon. M. Fitzpatrick, 3279 ; 3282 ; 3336 ; M. Clancy, 3280 ; 3314 ; M. Barker, 3284 ; 3291 ; l'hon. M. Fielding, 3285 ; 3289 ; 3290 ; 3294 ; 3298 ; 3301; 3324 ; M. Sproule, 3286, amendement, 3286, rejeté, 3296 ; M. Kemp, 3296 ; 3338, amendement, 3296, rejeté, 3300 ; M. Earle, 3300 ; 3314, amendement, 3300, rejeté, 3317 ; M. Macpherson, 3305 ; M. Ingram, 3307 ; 3315 ; M. Clare, 3308, amendement, 3308-09, rejeté, 3317 ; M. Puttee, 3310 ; M. Smith (Vancouver), 3311 ; M. Porter, 3317, amendement, 3317, rejeté, 3318 ; M. Pringle, 3318, amendement, 3318, rejeté, 3326 ; M. R. L. Borden, 3323, amendement, 3326, en suspens, 3331 ; autre amendement de M. R. L. Borden, 3337; l'hon. M. Haggart, 3294, amendement, 3331, rejeté, 3334 ; M. Casgrain, 3334, amendement, 3336, en suspens, 3336, rejeté, 3360 ; M. Taylor, amendement, 3337 ; sir Wilfrid Laurier, 3338.

Construction du chemin de fer Transcontital National, (motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution modifiant l'article 9 de l'Acte du chemin de fer Transcontinental National de façon que ce chemin soit construit sous la surveillance de quatre commissaires au lieu de trois) 3338 ; sir Wilfrid Laurier, 3338 ; 3339 ; 3340 ; M. R. L. Borden, 3339 ; 3340 ; M. Casgrain, 3339 ; M. Earle, 3339 ; 3340 ; M. Wilson, 3340; projet de résolution rapporté, lu une deuxième fois et renvoyé au comité général pour être délibéré en même temps que le bill (n° 72) 3340.

En comité sur bill (n° 72), articles 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 et 11, (18 mai), 3351 ; 3389 : M. Casgrain, 3351 et suiv., amendement, 3336, rejeté 3360 ; l'hon. M. Fitzpatrick, 3351 et suiv., amendement, 3392, adopté, 3392; amendement, 3393, adopté, 3393, amendement, 3394, adopté, 3394; amendement, 3395, adopté, 3411 ; amendement, 3411, adopté, 3422 ; sir Wilfrid Laurier, 3352 et suiv. ; M. Kemp, 3352 et suiv. ; l'hon. M. Fielding, 3353 et suiv. ; M. Barker, 3355 et suiv. ; M. Bell, 3357 ; M. Sproule, 3358 et suiv. ; M. Ingram, 3359 et suiv. ; M. Lavell, 3360 et suiv., amendement, 3360, rejeté, 3368 ; M. Morin, 3366 et suiv., sous-amendement, 3402, rejeté, 3411 ; M. Reid, 3368 et suiv. ; M. Robinson, 3380, amendement, 3381 ; M. Ganong, 3381 ; M. R. L. Borden, 3392 et suiv., amendement, 3393, rejeté, 3394, amendement, 3395, rejeté, 3395 ; M. Bennett, 3392, amendement retiré, 3392 ; M. Monk, 3406 et suiv. ; M. Macdonald, (Orateur-suppléant) décision, 3413 et suiv.; M. Talbot, 3417 ; M. Henderson, 3418 ; M. Clancy, 3420.

Motion de sir Wilfrid Laurier pour 3e l., (19 mai) débat, 3425 ; 3475 ; : sir Wilfrid Laurier, 3425 et suiv. ; M. Monk, 3425 et suiv., amendement, 3425, rejeté, 3431-32-33 ; M. Henderson, 3433 et suiv., amendement, 3433, rejeté, 3435 ; M. Pope, 3435 et suiv., amendement, 3447, rejeté, 3447-48-49 ; M. Taylor, 3449 et suiv., amendement, 3449, rejeté, 3450; l'hon. M. Fitzpatrick, 3449 et suiv. ; M. Sproule, 3450 et suiv., amendement, 3450, rejeté, 3451 ; M. R. L. Borden, 3451 et suiv. ; M. Lavell, 3451 et suiv. ; amendement, 3452, rejeté, 3453 ; M. Blain, 3453 et suiv., amendement, 3453, rejeté, 3455 ; M. Ingram, 3455 et suiv., amendement, 3455, retiré, 3456 ; M. Northrup, 3456 et suiv., amendement, 3457, rejeté, 3459 ; M. Richardson, 3459 et suiv., amendement, 3459, rejeté, 3461-65 ; M. T. I. Thomson, 3461 ; M. Clancy, 3461 et suiv., amendement, 3461, rejeté, 3465 ; M. Broder, 3463 et suiv.; M. Alcorn, 3465 et suiv., amendement, 3465, rejeté, 3469.

Motion de sir Wilfrid Laurier pour 3e l. (25 mai), continuation du débat, 3475 ; 3516 ; M. Clare, 3476 et suiv., amendement, 3485, rejeté, 3548-49 ; sir William Mulock, 3486 et suiv. ; M. Monk, 3489 et suiv. ; M. Bourassa, 3493 et suiv. ; M. Taylor, 3496 et suiv. ; M. Macpherson, 3501 et suiv. ; M. Hughes (Victoria), 3506 ; M. Puttee, 3509 et suiv. ; M. Campbell, 3511 et suiv.; M. Clarke, 3516 et suiv. ; l'hon. M. Fitzpatrick, 3529 et suiv. ; M. R. L. Borden, 3533 et suiv. ; M. Sproule, 3534 et suiv.; M. Smith (Vancouver) 3536 et suiv. ; M. Smith (Wentworth) 3537 et suiv. ; M. Johnston, (Cap-Breton) 3541 et suiv. ; M. Pringle, 3546 et suiv. ; M. Len-

Chemin de fer Transcontinental National—*Suite.*
nox, 3549 et suiv, amendement, 3549, rejeté, 3572 ; M. J. Robinson, 3556 ; M. Clancy, 3559 et suiv. ; sir Wilfrid Laurier, 3561 et suiv. ; M. Barker, 3563 et suiv. ; M. Bennett, 3565 et suiv., amendement, 3565, rejeté, 3572 ; M. Armstrong, 3567 et suiv.
Motion de sir Wilfrid Laurier pour 3e l., (26 mai), continuation du débat, 3575 : M. R. L. Borden, 3575 et suiv., amendement, 3609, rejeté, 3733-34-35 ; l'hon. M. Fielding, 3609 et suiv. ; l'hon. M. Haggart, 3674 et suiv., amendement, 3735, rejeté, 3736 ; M. Daniel, 3691 et suiv. ; l'hon. M. Emmerson, 3696 et suiv. ; M. Bell, 3715 et suiv. ; M. Hughes, (Victoria) 3736 et suivants, amendement, 3736, rejeté, 3737 ; M. Porter, 3737 et suiv., amendement, 3737, rejeté, 3753 ; sir Wilfrid Laurier, 3741 et suiv. ; M. Sproule, 3742 ; M. Barker, 3744 ; M. Clancy, 3745 ; M. Pope, 3747 ; M. Ingram, 3748 et suiv., amendement, 3753, rejeté, 3754 ; M. Pringle, 3749 ; M. Northrup, 3750 ; sir William Mulock, 3751 ; 3e l. et adoption, 3754 ; requête adressée au gouvernement par MM. Cox, Hays et Wainwright, à qui communiquée avant d'avoir été lue à la Chambre par l'hon. M. Fielding, le 26 mai (voir page 3669) (int. Barker), 3799 ; état faisant connaître les noms des citoyens américains employés aux travaux d'exploration du Transcontinental National, la nature de leur emploi et les raisons pour lesquelles on les a engagés de préférence aux Canadiens, (mot. Smith pour documents) 3803.
Chemin de fer de Walkerton à Lucknow, bill (n° 32) constituant en corporation la Compagnie du, en comité et 3e l., 2998.
Chien de mer, enquête et rapport du commissaire des pêcheries sur inconvénients résultant de sa présence dans les eaux de l'Atlantique le long des côtes du Canada, (int. Kaulbach) 2395.
Chien de mer salé comme appât, expériences par le gouvernement, (int. Sinclair) 3343.
Cigarette, loi la prohibant, (mot. Maclaren pour comité sur projet de résolution) 3810.
Circulation gratuite, liste de permis de, émis en 1903, (mot. Bell pour doc.) 3575.
Code pénal de 1892, bill (n° 3) ayant pour objet de le modifier, 2e l., 3829 ; amendement, (l'hon. M. Fitzpatrick) 3834, adopté, 3835 ; en comité, 3829 ; 3e l. et adopté, 3835 ; bill (n° 56) idem, 2e l., en comité, 3e l. et adopté, 3835 ; bill (n° 86) idem, par rapport aux débiteurs frauduleux, 1ère l., 2133.
Collingwood, valeur du bassin de radoub, prime à ses propriétaires, etc., (int. Bennett) 3342.
Comité spécial de onze membres de la Chambre pour refondre et amender actes concernant le revenu public, contrôler les finances du Canada, etc., (mot. Lenpox pour institution de ce comité), 3807.
Compagnie d'amélioration de la rivière Thompson, bill (n° 79) concernant le titre d'institution de la, 1ère l., 2021 ; 2e l., 2345.
Compagnie d'assurance Anglo-Américaine, pétition pour bill d'intérêt privé, (mot. McCarthy pour lecture, réception et renvoi au comité des ordres permanents) 2959 ; bill (n° 115) y relatif, 1ère l., 3260, renvoi au comité des Banques et du Commerce, 3260.
Compagnie d'assurance du Canada, sur la vie, bill (n° 108) y relatif, 1re l., 3049 ; 2e l., 3159.
Compagnie d'assurance "Century", sur la vie, bill (n° 121) concernant la Compagnie du, 1ère l., 3756.
Compagnie d'assurance d'Ottawa, contre le feu: pétition demandant constitution en corporation, (mot. Rosamond pour lecture, réception et renvoi au comité des ordres permanents) 3259 ; bill (n° 122) concernant la Compagnie du, 1ère l., 3756.
Compagnie d'assurance de l'Ouest : pétition pour bill d'intérêt privé, (mot. McCarthy pour lecture, réception et renvoi au comité des ordres permanents) 2959 ; bill (n° 114) y relatif, 1ère l., 3259, renvoi au comité des banques et du commerce, 3260.
Compagnie canadienne de force motrice et de traction, bill (n° 81) concernant le titre d'institution de la, 1ère l., 2021 ; 2345.
Compagnie canadienne générale d'électricité, (à responsabilité limitée), pétition pour loi l'autorisant à importer au Canada, d'ici à 1905, turbine brevetée, (M. A. T. Thompson) 2787 ; bill (n° 116) à cette fin, et pour autres fins de même nature, 1ère l., 3260.
Compagnie de chemin de fer et d'irrigation d'Alberta, bill (n° 85) pour la constituer en corporation et la fusionner avec d'autres, 1ère l., 2133 ; 2e l., 2345.
Compagnies de crédit, combien autorisées dans la province de Québec, leurs noms, protection du public, etc., (int. Léonard) 3162.
Compagnie Electrique d'Ottawa, pétition, (mot. Morrison pour lecture, réception et renvoi au comité des ordres permanents) 2385 ; bill (n° 110) concernant cette compagnie, 1ère l., 3049 ; 2e l., 3159.
Compagnie d'exploitation forestière et de développement d'Okotoks et de High River, bill (n° 51) la constituant en corporation, (en comité et 3e l.) 3088.
Compagnie de houille et de chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen, bill (n° 48) y relatif, en comité et 3e l., 3795.

Compagnie des houillères de l'Ouest canadien (à responsabilité limitée), bill (n° 80) y relatif, 1ère l., 2021 ; 2e l., 2345.

Compagnie industrielle et de force motrice du rapide des Cèdres, bill (n° 89) ayant pour objet de la constituer en corporation, 1ère l., 2708 ; 2e l., 2831.

Compagnie du pont du détroit de Canso, bill (n° 64) y relatif, (en comité et 3e l.) 2168.

Compagnie du pont international du Nouveau-Brunswick, bill (n° 57) la constituant en corporation, (en comité) 2387 ; mot. Marcil pour adoption du bill et changement du titre d'icelui, 2389 ; 3e l., 2389.

Compagnie du pont de Welland à la Grande Ile, en comité et 3e l., 3389.

Compagnie de télégraphe de l'Amérique du Nord, bill (n° 53) y relatif, en comité et 3e l., 2998.

Compagnie des tramways d'Edmonton, pétition demandant loi pour amender son acte constitutif, (mot. Oliver pour lecture et réception) 2707 ; bill (n° 111) concernant cette compagnie, 1ère l., 3049 ; 2e l., 3389.

Compagnie de transport, des Grands Lacs et du Nord-Ouest, bill (n° 107) la constituant en corporation, 1ère l., 3049 ; 2e l., 3159 ; 3389.

Conférence internationale, pouvoirs de ses membres, (mot. Borden pour doc.) 3761.

Côte Saint-Paul, parachèvement du pont, (observ. Monk), 3261 ; 3790.

Cours de comté, Ontario, changements dans le personnel des juges, vacances, etc., (int. Bennett) 2391.

Damen, William A., bill (n° 92) concernant certain brevet de, 1ère l., 2300 ; 2e l., 2624 ; en comité et 3e l., 3088.

Détenus libérés conditionnellement depuis le 1er mai 1903, combien, leurs noms, la nature de leurs délits et les raisons de leur mise en liberté, (Mot. Monk pour doc.) 3804.

EDIFICES publics, entreprise de l'éclairage à qui adjugée et à quelles conditions, (int. Maclean) 3343.

Employés publics, cautionnements par compagnies de garantie, (int. Thompson) 3422.

Emprunts temporaires en souffrance, montant emprunté, taux de l'intérêt et conditions du remboursement, (int. Sproule) 2204.

Explications de nature personnelle : M. Bell, article du " Globe," 2022 ; M. Fielding, paroles de M. Haggart, 2146 ; M. Barker, article du " Globe ", 2481 ; M. Osler, relations avec certaines compagnies de chemin de fer, 2880.

Exposition de Saint-Louis, envoi d'un délégué au Congrès de l'Association internationale des dentistes, (int. Richardson) 3164.

FERMES expérimentales ou stations agronomiques, (sub.) 2771.

Fête Victoria, (mot. Laurier pour ajournement à ce sujet) 3260 ; 3469.

Ficelle d'engerbage, saisies opérées et amendes imposées, (int. Clancy) 3163 ; 3572.

Foley, M. ; appointements, (sub.) 2744.

Forêts, protection des, délibération d'une assemblée de l'Association forestière à Toronto, envoyée au gouvernement, (int. Lancaster) 3797.

Fort-William Ont., bill (n° 99) concernant le port de, 1ère l., 2708.

Fréchette, M. L. A., pour traduction spéciale, $100, 3969.

Fromage ; chambre de maturation à Brockville, Ont., coût, recettes, etc., (mot. Taylor pour doc.) 2869 ; 3574 ; chambre de maturation à Cowansville et à Saint-Hyacinthe, idem, (mot. Taylor pour doc.) 2878 ; chambre de maturation à Brockville et Woodstock, idem, (mot. Lennox pour doc.) 3792 ; pesage, correspondance, documents relatifs à la commission d'enquête instituée à ce sujet, (mot. Pope pour doc.) 3807.

Fruits, quantité importée des Etats-Unis en 1902 et 1903, (int. Monk) 2837.

Fumigation, stations de, (sub.) 2774.

Fusils Ross, terrain plus vaste pour fabrique à Québec, (int. Bell) 2396 ; (mot. Bell pour doc.) 2879.

GARDE-BESTIAUX, correspondance concernant commission des, (mot, Lennox pour doc.) 2480 ; 2629 ; 2879 ; 3574.

" Garrison Common," vente ou location, etc., (motion Clarke pour documents) 3059 ; 3351.

Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, solde de l'effectif, (sub.) 2713 ; subsistances, éclairage, chauffage, habillement, (sub.) 2740.

Gervais, Alphonse, emploi et appointements, participation à la dernière élection fédérale partielle de Saint-Hyacinthe, (int. Monk) 3160.

Glen-Ross, Ont., fermeture du bureau de poste et démission de son directeur, (int. Porter) 3471.

Graines de semence : disette, dépêche du village de Davidson, T. N.-O., (observ. Davis) 2300 ; (observ. Scott) 2788 ; inspection et vente, (mot. Laurier pour comité sur projet de résolution) 3756 ; mot. Fisher, idem, 3757; bill (n° 125), concernant l'inspection des graines de semence, 1ère l., 3761.

Grains, bill (n° 113) concernant l'inspection des, 1ère l., 3158 ; 2e l., 3920.

Guerre sud-africaine, aide aux Canadiens blessés, (int. Monk) 3573.

HARVEY, A., et autres, pétitions pour bill autorisant commissaire des brevets à recevoir pétitions et honoraires par rapport à certains brevets en la possession de la " Ca-

Harvey, A.—*Suite.*
nadian Office and School Furniture Company", (mot. Clare pour lecture, réception et renvoi au comité des ordres permanents) 3888.
Homard, mesures prises pour le propager dans l'océan Pacifique, (int. Morrison) 2390.

ILE HOPE, coupe du bois par Manley Chew, (int. Bennett) 2837.
Ile du Prince-Edouard, irrégularité du service de steamers en hiver, réclamations des expéditeurs de poisson frais, (int. Hackett) 2133 ; émission de permis pour création ou réouverture de homarderies, prix payés par les fabicants aux pêcheurs, pour les homards, (int. Lefurgey) 2201-2202 ; (mot. Lefurgey pour doc.) 3810 ; établissements pour l'engraissement de la volaille, en opération, de 1900 à 1903, dépenses et recettes, (mot. Lefurgey pour doc.) 3810.
Ile de Toronto, travaux de protection, (int. Clarke) 2836.
Ile au Sable, plantation d'arbres, (int. Kaulbach) 2134.
Immigrants : combien arrivés du 1er janvier au 1er mai 1904, leur nationalité, homesteads pris par eux (int. Wm Ross) 3163 ; immigrants pauvres, article du "Citizen", (observ. Clarke) 3889.
Impressions de l'Etat, rapport annuel, (dépôt) 2205.
Indiens du Sang, Alberta, leur réserve donnée à bail, à qui et pour quel prix, (int. Gilmour) 2579.
Inondations du Saint-Laurent, moyens à prendre pour les prévenir, (int. Geoffrion) 3164.
Inspection générale, bill (n° 124) modifiant l'Acte y relatif, 1ère l., 3756.
Institut impérial de Londres, étalage canadien à, renouvellements et améliorations, (sub.) 2786 ; 3764.
Intercolonial : service des trains, nouvelle parue dans le "Canada", (int. Talbot) 3345 ; renvoi d'employés (F. Léger et F. B. Wood) (int. Smith) 3473.
Iréna, comté de Dundas, changement de directeur de la poste à, (mot. Broder pour doc.) 2878.

Kilgallin, J., appointements, (sub.) 2743.
Kingston, enquête au bureau de poste de, (int. Broder) 2960.

LAC CUMBERLAND, privilège d'y faire la pêche, à qui accordé, à quelles conditions, etc., (int. Boyd) 2961.
Lac des Deux-Montagnes, réserve indinenne du, échange contre toute autre réserve ou contre une somme d'argent, (mot. Léonard pour doc.) 2861.
Légumes, quantité importée des Etats-Unis en 1902 et 1903, (int. Monk) 2837.
Listes électorales, division de Victoria-Haliburton, impression, (int. Hughes) 2393 ; impression et distribution en général, (int. Wilson) 3575.
Lord Strathcona. discours exprimant opinions politiques, (observ. Bourassa) 3791.

McCREARY, M. William F., député de Selkirk, décès ; éloge par sir Wilfrid Laurier, 2624 ; M. Sproule et l'hon. M. Sifton, 2625.
Mabou, C. A., fabrique de beurre, frais d'installation, prix du beurre, etc., (int. Bell) 2835; (mot. Bell pour doc.) 3809.
Mann, Andrew W., pétition pour bill l'autorisant à divorcer, (mot. Calvert pour lecture et réception) 3888.
Médailles sud-africaines, refusées à des Canadiens, (int. Hughes) 2393.
Message de Son Excellence, budget supplémentaire, 3803.
Milice : nomination d'un inspecteur de la, (mot. Laurier pour comité sur pojet de résolution) 2712 ; modification de la loi de la Milice, (mot. de sir F. Borden pour comité sur projet de résolution) 2937; milice d'Ottawa, nouvelle salle d'exercice, requête à cette fin, (int. Birkett), 3425; lettres de démission des officiers du 9e régiment au lieutenant-colonel Evanturel, etc., (mot. Casgrain pour doc.) 3809-10; appointements et salaires, somme additionnelle requise, (sub.) 3954.
Miliciens, augmentation de leur solde, (observ. Henderson) 3792.
Monnaie des Etablissements du Détroit, circulation au Canada, (observ. Maclean) 2206.
Montréal: délibération envoyée au gouvernement par la Chambre de commerce du district de Montréal le priant de modifier les conditions qui régissent la Commission du port de cette ville, (int. Gervais) 3163; bill modifiant l'Acte de 1894 concernant les commissaires du port, retiré, 3889.

NAPPAN, N.-E., combien de beurre et de fromage fabriqués et à quel prix depuis trois ans, à la station laitière de, (int. Bell) 2834 ; (mot, Bell pour doc.) 3809.
Nash, E. A., agent des terres fédérales à Kamloops, C. A., destitution, (mot. Taylor pour doc.) 2879.
Navigation: Au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, amélioration par le gouvernement et non par un particulier ou une compagnie, requête de la Chambre de commerce de Winnipeg au gouvernement à cette fin, (int. LaRivière) 2831; navigation dans les eaux canadiennes, bill (n° 112) modifiant l'Acte y relatif, 1ère l., 3049; navigation de la Saskatchewan, du lac Winnipegosis, du du lac des Cèdres, etc., correspondance et plans y relatifs, état des sommes dépensées à ce sujet, (mot. Davis pour doc.) 3809.

Navires canadiens et anglais dans les possessions anglaises et américaines, traitement, (int. Hughes) 2392.

OTTAWA, hôtel des postes, reconstruction de la partie détruite par l'incendie du 4 janvier 1904, etc., (sub.) 3952.

PAGE, Hubert F., réclamation contre le gouvernement des Etats-Unis pour remboursement d'argent payé à titre de droit sur chevaux reproducteurs par lui expédiés de la Colombie Anglaise dans l'Etat de Washington, (int. Sproule) 2833.

Papeterie de l'Etat, rapport annuel, (dépôt) 2205.

Parlement, danger des ascenseurs, (observ. MacPherson) 2479.

Pêche: droit de pêche dans la Baie d'Hudson, concession et conditions, (int. Sproule) 2134; chèques pour primes de pêche, retard dans la distribution des (int. Borden) 2135.

Pêcheries: de Terre-Neuve, entrée du poisson de ces pêcheries en franchise aux Etats-Unis, (observ. Kaulbach) 2137; lacs de la Vallée de la Trent, effet de la neige et de la glace sur le poisson, repeuplement, (int. Hughes) 2581; entente avec une ou plusieurs provinces pour confection d'un mémoire concernant décision rendue en 1877 par la commission des pêcheries, (int. Borden) 3159; chien de mer salé comme appât, expériences par le gouvernement, (int. Sinclair) 3343.

Phares, éclairage au gaz acétylène, (int. Kaulbach) 2203; phare flottant le "Lurcher", par qui modèle fait, et où stationné, (int. Kaulbach) 2395.

Pilotage, bill (n° 100) modifiant l'Acte du, 1re l., 2709.

Plomb, prime sur le plomb extrait et livré le ou après le 1er juillet 1903, (mot. Cartwright pour comité sur projet de résolution) 2713; 3919; bill (n° 127) modifiant l'Acte relatif au paiement des primes sur le plomb dans minerais de provenance canadienne, 1ère l., 3920.

Pointe-aux-Trembles (Laval), demande d'aide au gouvernement pour reconstruction ou réparation du quai, (int. Léonard) 3798.

Port-Arthur, Ont., bill (n° 98) concernant le port de, 1ère l., 2708; 2e l., débat, 3921.

Postes: interruption du service dans le district de la Saskatchewan, (int. Davis) 2205; interruption du service fait par le chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, dépêches reçues à ce sujet, (observ. Davis) débat, 2377; copies de contrats passés pour transport des malles sur le Saint-Laurent, (mot. Borden pour doc.) 2386; griefs des facteurs, défectuosités de l'Acte des Postes, de 1902, pétitions reçues par le gouvernement, (int. Puttee) 2580-81; transport des malles entre Qu'Appelle et Wishart, à qui entreprise adjugée, pour quel prix, etc., (int. Taylor) 2582; copies de tous contrats passés pour transport des malles en Angleterre à partir des ports du Saint-Laurent, (mot. Borden pour doc.) 3158; service entre Alberton et Kildare, (int. Lefurgey), 3160.

QUEBEC, bill modifiant l'Acte de 1899 concernant les commissaires du port, retiré, 3889.

RAPIDES de Saint-André, protestation de la Chambre de commerce de Winnipeg contre l'ajournement des travaux d'amélioration, et requête demandant prompte exécution de ces travaux, (int. LaRivière) 2628.

Rapports, milice, 2879. Liste des actionnaires des banques autorisées, 3260.

Rapports et bulletins agronomiques, impression et distribution, (sub.) 2772.

Recensement de 1901, enquête sur cultes professés dans la paroisse de Lincoln, N.-B., (int. Wilmot), 2832.

Red-Horse, phare de, près Gananoque, renvoi du gardien, (int. Taylor) 2394.

Représentation à la Chambre des Communes, appel des provinces, préparation des factures et mémoires y relatifs, (int. Borden) 3918.

Rets à trappe: permis autorisant usage de, dans les eaux de la Colombie Anglaise, combien et à qui délivrés, (int. Earle) 2628; (mot. Earle pour doc.) 2879; permis autorisant usage de, pour pêche au maquereau sur côtes de l'Atlantique, déclarés illégaux par la cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse, indemnité aux porteurs, (int. Kaulbach) 3424.

Revenu de l'intérieur, (sub.): ministère, gestion, appointements et dépenses casuelles, 3954; préposés et inspecteurs de l'accise, appointements, 3958; préposés à la surveillance des grandes distilleries et autres fabriques, service de surcroît, 3965; heures de service autres que pour surveillance spéciale, 3965; service de surveillance, 3966; déplacement, combustible, loyer, accise, 3966; timbres sur tabacs canadiens et étrangers, 3967; allocation aux percepteurs des douanes pour droits perçus par eux en 1903-04, 3968; M. L. A. Fréchette, pour traduction spéciale, 3969; allocation de subsistance aux préposés de la Colombie Anglaise dont les appointements n'excèdent pas $700 par année, 3969; fourniture d'alcool méthylique aux fabricants, loyer, éclairage, transport, appointements, etc. 3969.

Richmond, P.Q., brise-glace, nombre et coût, (int. Pope), 3424.

Rodger, M. Robert James McDuff, bill (n° 84) pour lui faire droit, 1ère l., 2133; 2e l., 2345; en comité et 3e l., 2742.

SASKATCHEWAN, recensement du district de la, par le gouvernement, (int. Taylor) 3796.

Sault Saint-Louis, réserve indienne du, échange contre toute autre réserve ou contre une somme d'argent, (mot. Léonard pour doc.) 2861.

Savard, M. P. V., état de compte, frais d'enquête *in re* acquisition de la seigneurie de Mingan, (mot. Casgrain pour doc.) 2302.

Seal-Cove, quai, construction, coût, (int. Ganong) 3799.

Service civil, rapport de la commission d'examen du, (dépôt) 2205.

Sherbrooke, salle d'exercice militaire, construction, (int. Pope) 2393.

Signaux sous-marins, achat à Boston; combien et à quel prix achetés, (int. Kaulbach) 2204.

Sinistres maritimes, bill (n° 102) modifiant la loi de 1901 y relative, 1ère l., 2712.

Small, E. A., bill (n° 93) concernant certain brevet de, 1ère l., 2300; 2e l., 2624; en comité, 3088; 3e l., 3091.

Spectacle, phare de, près Gananoque, renvoi du gardien, (int. Taylor) 2394.

Statistique: criminelle, préparation, (sub.) 2761; générale, publication, (sub.) 2769.

Steamers: service direct entre le Canada et le Mexique, (int. Borden) 2134; entre le Canada et la France, contrat passé à ce sujet, (int. Casgrain) 3344; 3798.

Steamer "Gauss", détention à Brême, dépêche publiée par le "Citizen", (int. Clarke) 2302.

Saint-Jean, N.-B., service de la milice à, (int. Daniel) 2582.

Saint-Jean, P.Q., bureau de poste, choix de l'emplacement, (mot. Monk pour doc.) 2878.

TABAC, commerce avec la Belgique, combien payé à M. Blaise Dugas pour sa mission en Belgique, (mot. Monk pour doc.) 2879.

Tarif de faveur, importations faites sous son empire, (int. Kemp) 3573.

Taylor, James E., bill (n° 87) pour lui faire droit, 1ère l., 2300; 2e l., 2390; en comité et 3e l., 2742.

Téléphones, nationalisation des, (observ. Maclean), débat, 3050.

Tempérance, acte de tempérance du Canada, bill (n° 119) le modifiant, 1ère l., 3470.

Terrains publics, entreprise de l'éclairage, à qui adjugée et à quelles conditions, (int. Maclean) 3343.

Terre-Neuve, agent commercial du gouvernement à, (int. Sinclair) 2833.

Terres fédérales: Manitoba, Nord-Ouest et Yukon, publication dans journaux canadiens, des minéraux y découverts, (int. Clarke) 2835; vendues ou louées à M. Bostock, (Colombie Anglaise)) (int. Casgrain) 3472.

Territoires du Nord-Ouest, insurrection de 1885, paiement des réclamations pour pertes subies (mot. Davis pour doc.) 2837; représentation, bill (n° 117) modifiant la loi y relative quant aux certificats des agents pour la votation, 1ère l., 3422.

Toronto, construction d'un pont au-dessus de la rue Yonge, arrêt du comité des Chemins de fer à ce sujet, (int. Clarke) 3341.

Travaux publics et autres, administration et contrôle des, décrets rendus par l'Exécutif sous l'empire de l'Acte 3, Edouard VII, ch., 53 à ce sujet, (mot. Casgrain pour doc.) 3809.

Trois-Rivières, bill modifiant l'Acte de 1882, concernant les commissaires du port, retiré, 3889.

Turbine brevetée de C. Curtis, et al, pétition pour permission de l'importer au Canada d'ici à 1905, (M. A. T. Thompson) 2788.

VALEURS canadiennes sur le marché français, résolution de la Chambre de commerce française de Montréal demandant que les valeurs garanties par le gouvernement du Canada soient assimilées aux fonds d'Etat, (int. Gervais) 2836.

Valleyfield, grève, solde de la milice, (int. Clarke) 3160; filature de coton, copie reçue par le gouvernement d'une délibération du conseil de ville y relative, (int. Léonard) 3161; mesures prises par le gouvernement pour payer services de la milice, (int. Clarke) 3344.

WAGONS officiels, combien achetés, construits, en voie de construction, etc., (int. Tolton) 3341; 3808.

Welford-Centre, Ont., service postal, comment fait (int. Lavell) 2959.

Wilton, directeur de la poste, démission (mot. Wilson pour doc.) 2022; 2150; 2583; (rép. de sir Wm. Mulock) 2628.

Winnipeg, paiements aux journaux de, (int. Roche) 2201; 2390; au "Free Press", (int. Roche) 2394; exposition nationale de 1904, (sub.) 2778.

Woodstock, N.-B., salle d'exercice militaire, construction, (int. Daniel) 2960.

YUKON: Gendarmerie à cheval, solde, subsistances, frais de transport, médicaments, logement, réparations de bâtiments, dépenses imprévues, etc., (sub.) 2740; Représentation, bill (n° 118) modifiant la loi y relative, 1ère l., 3422.

Concession Treadgold, rapport de la commission d'enquête instituée à ce sujet, (mot. Borden pour doc.) 3575; nouvelle commission au juge Britton, et quand rapport sera-t-il fait, (int. Casgrain) 3798.